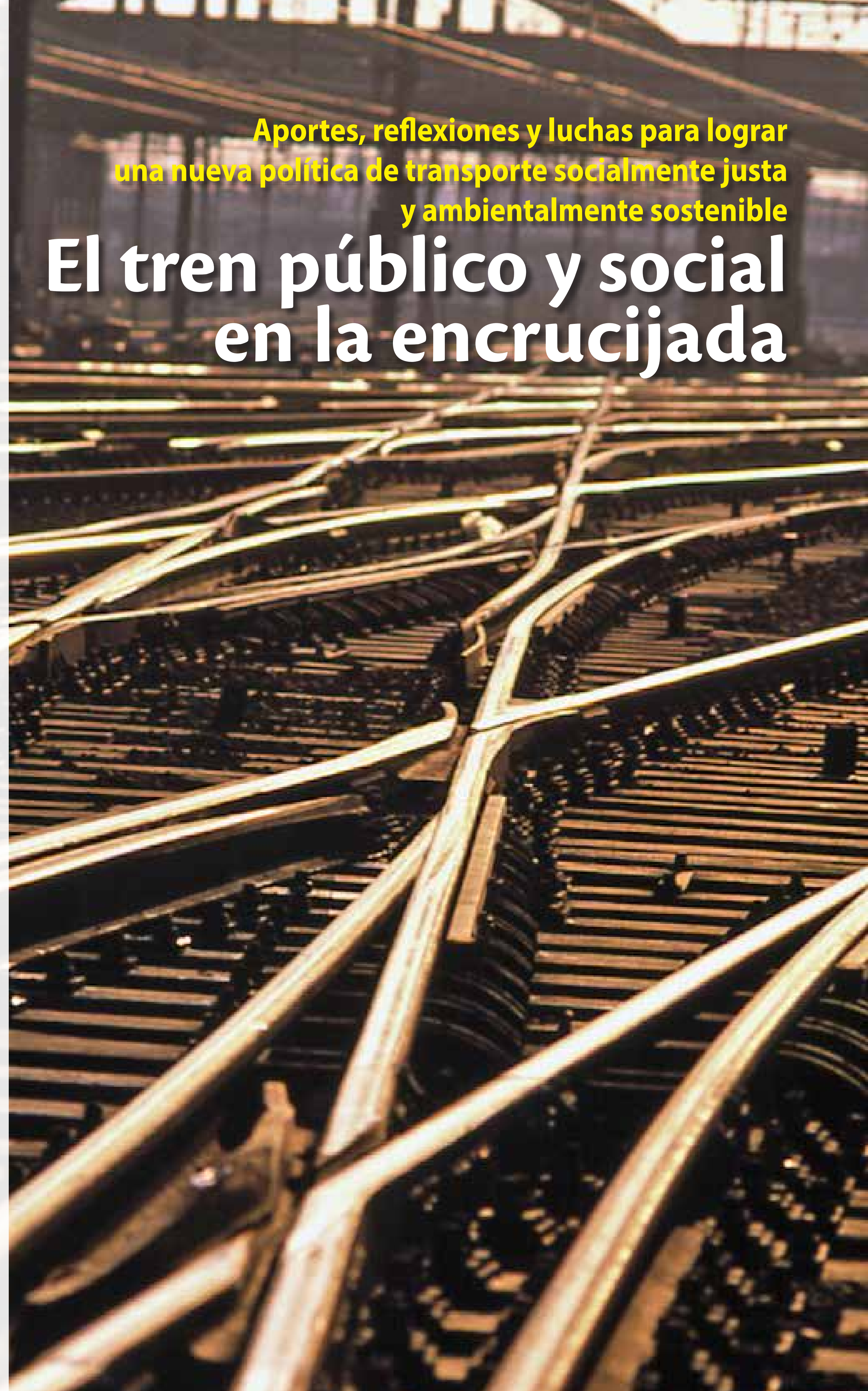
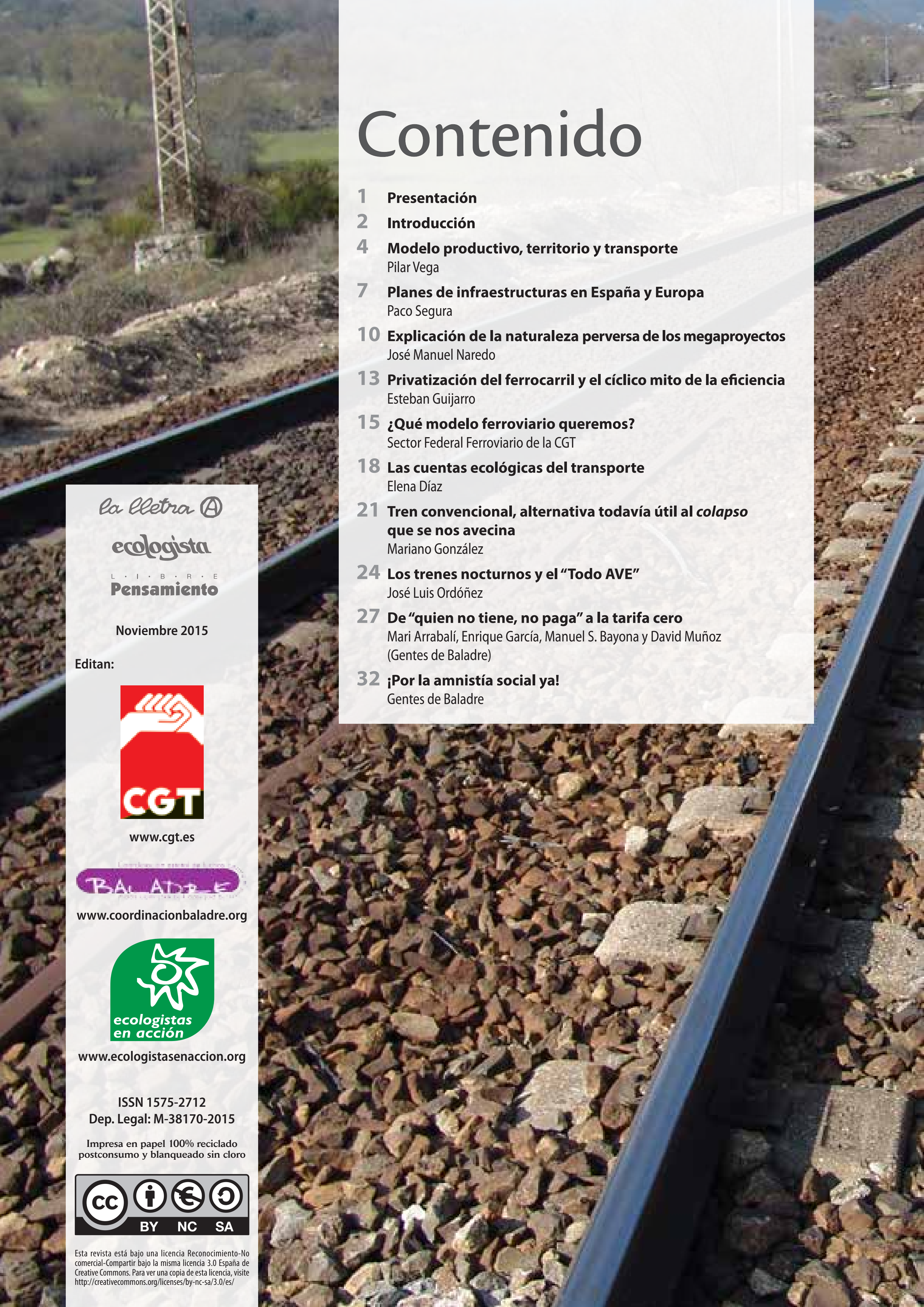
L · I · B · R · E
Pensamiento
la letra A ecologista

Aportes, reflexiones y luchas para lograr una nueva política de transporte socialmente justa y ambientalmente sostenible

El tren público y social en la encrucijada



nov 2015



Contenido

la Lletra A

ecologista

LIBRE Pensamiento

Noviembre 2015

Editan:

CGT
www.cgt.es

BALADRE
www.coordinacionbaladre.org

ecologistas en acción
www.ecologistasenaccion.org

ISSN 1575-2712
Dep. Legal: M-38170-2015

Impresa en papel 100% reciclado postconsumo y blanqueado sin cloro

Presentación

Poner en vuestras manos esta nueva herramienta, en formato revista conjunta, es fruto de años de relaciones y enredos diferentes. Desde aquel Movimiento Anti-Maastricht que parimos con otras en 1995, pasando por los Tintos de Verano durante diez ediciones, a la recién estrenada Escuela de Movimientos Sociales Ramón F. Duran; hasta este año 2016, que juntas y con muchas más estamos impulsando la lucha por la remunicipalizacion de los Servicios Básicos de tantos municipios que han sido privatizados; planteando la gestión de la comunidad de ellos, la mismísima lucha por la Amnistía Social, Ya! u otro modelo de transporte, tema al que dedicamos esta revista.

En estos veinte años, hemos sacado juntas diferentes herramientas de lucha en formato libro, folletos y revista, como esta misma. Para nosotras unir las tres cabeceras (*Libre Pensamiento, Ecologista* y *La Lletra A*) y los grupos que estamos tras ellas, CGT, Ecologistas en Acción y Baladre, es mostrar una manera en sí misma de afrontar los retos del presente colapso en que vivimos: juntas a muchos sitios, solas a ninguna parte.

Introducción

El tren convencional se encuentra en un situación crítica, en un punto todavía reversible pero acercándose -y lleva ya muchos años- a un punto que puede llegar a ser de no retorno. El deterioro y desmantelamiento de las líneas y servicios de trenes convencionales de media y larga distancia, como resultado del nulo interés político y el abandono institucional, es un proceso que lleva ya tres décadas gestándose públicamente y sin disimulo alguno. Pero el estallido económico-financiero de 2008 no solo arrampla con el sector inmobiliario y la euforia vinculada al ladrillo, sino que resquebraja también el mito del AVE; y con ello el pilar sobre el que descansaba toda la política ferroviaria de desmantelamiento del tren convencional. Los miles de millones de euros invertidos en líneas sin ocupación y estaciones vacías, poco a poco han ido filtrándose como un goteo incesante en un mar sucio de corrupción y deuda ilegítima; motivado no solo por las malas decisiones técnicas en materia de transporte, sino principalmente por la corrupción y la especulación vinculada a muchos de esos kilómetros construidos. Aun así el mito del AVE sigue vigente, y todavía se mantiene el interés por terminar de construir cientos de kilómetros, a la par que se sigue por la senda de abandono del tren convencional. Son tantos los intereses ligados a esta enorme maquinaria para expoliar el erario público, que pocas voces políticas se atreven a cuestionarlo y poner en duda que todos esos miles de millones de euros estarían mucho mejor invertidos en formar a nuestros jóvenes, cuidar a nuestros enfermos o ayudar a las víctimas más desfavorecidas por el desigual e injusto impacto de la crisis económica. A pesar de esto, el cuestionamiento de un modelo de transporte injusto socialmente, y que solo beneficia a unos pocos, tiene cada vez un mayor calado social. Un comienzo esperanzador, que esperamos desemboque en un proceso amplio y mayoritario para defender y sostener un modelo de transporte –y ferroviario– más justo y accesible socialmente, en el escenario de colapso y crisis que está por venir.

Con esta revista, editada conjuntamente por Ecologistas en Acción, CGT y Baladre, pretendemos por tanto situar la realidad del modelo ferroviario español y la encrucijada en la que se encuentra: por un lado, un tren convencional exhausto por 20 años de deliberadas e interesadas decisiones políticas; y por el otro el AVE, un tren elitista, cada vez socialmente más cuestionado, causa de un gran endeudamiento público, con pocos viajeros y de muy poca utilidad cómo alternativa futura a los retos que tendrá que afrontar el ser humano (agotamiento de combustibles fósiles, desigualdades sociales crecientes y cambio climático).

Para elaborarla hemos pedido a varias personas, expertas y conocedoras de diferentes ámbitos relacionados con la política ferroviaria y de transporte que nos contaran aspectos que veíamos especialmente relevantes para conocer el punto en el que se encuentra el tren, las causas que lo han traído hasta aquí y el papel que podría jugar en los escenarios futuros; así como como relatos de personas conocedoras y partícipes de luchas sociales por conseguir un modelo de transporte más justo y útil socialmente, para servir de aprendizaje en la articulación presente y futura de nuevas luchas.



Por esta razón, los artículos no están colocados al azar, sino que siguen un orden premeditado y más o menos lógico. En primer lugar Pilar Vega describe el desarrollo del tren durante el siglo XX, exponiendo las causas subyacentes al modelo y ordenación territorial que fuerzan el declive del tren convencional frente a los otros medios y modos de transporte, para para satisfacer así las necesidades del gran capital. Un artículo con un fuerte componente teórico, al que prosigue uno de Paco Segura, en el que con números cargados de contenido, fechas y euros contantes, se expone con toda claridad el enorme desequilibrio de las inversiones realizadas en AVE frente al tren convencional, llevadas a cabo por los planes de transporte de los últimos gobiernos españoles. Paco a su vez nos desvela también cómo los papeles de Bárcenas eran en realidad uno de los principales armazones de los que se revestía políticamente el mito del AVE. Volviendo otra vez al plano teórico, José Manuel Naredo profundiza en las raíces oligopólicas del modelo económico español, caracterizado por su fuerte dependencia a la construcción de megainfraestructuras como único método para expoliar rápida y sin una gran complejidad creativa grandes cantidades de dinero público. A continuación damos pie a un artículo de Esteban Guijarro en el que pone en tela de juicio el principal dogma neoliberal que lleva padeciendo el sistema ferroviario español: el de su privatización como forma de ganar eficacia y eficiencia. Un fenómeno que no es aislado, sino que se reproduce cíclicamente en la historia del ferrocarril con resultados siempre desastrosos para la sociedad en la que tiene lugar.

A continuación pasamos a un segundo bloque compuesto por tres artículos. Uno primero de Elena Díaz en el que se expone de forma clara y esquemática todas las ventajas sociales, ambientales y económicas del tren convencional frente al AVE. Uno segundo en el que la sección ferroviaria de la CGT explica los requisitos para lograr un verdadero modelo de tren público y social. Y por último uno de Mariano González, que argumenta la potencialidad de disponer y mantener una buena red de tren convencional para enfrentar lo mejor posible los escenarios de agotamiento de los combustibles fósiles e impacto del calentamiento global, procesos ambos ya en ciernes. El último bloque lo dedicamos a exponer algunas luchas sociales exitosas, pasadas y presentes, por lograr un mejor transporte y más accesible económicamente. Empezando por José Luis Ordoñez, que nos sitúa en el contexto de declive de los trenes nocturnos, no solo en España sino también en Europa, y cómo esto ha dado paso a la creación de una plataforma europea para reivindicar la vuelta de estos servicios y evitar que se produzcan más cierres. Y terminando con un artículo en el que distintas personas de Baladre nos hacen un recorrido histórico, desde las luchas por lograr un abono social gratuito en Gasteiz en los años 80 al movimiento del Passe Livre en Brasil de la última década, para terminar con las experiencias de plataformas todavía vigentes en Madrid y Barcelona. Experiencias cuyo objetivo es servir de aprendizaje para la articulación de nuevas luchas en defensa de un modelo de transporte público, accesible y social, en el que sin lugar a dudas el tren convencional tendrá un papel crucial.



Modelo productivo, territorio y transporte

Pilar Vega Pindado, Ecologistas en Acción

Desde siempre el sistema de transporte y la ordenación del territorio han estado ligados entre sí para favorecer el desarrollo de un determinado modelo económico. El declive del ferrocarril como medio de transporte se enmarca en una ordenación territorial que antepone los intereses de la industria y de las grandes finanzas a las necesidades de la gente. El predominio de otros medios de transporte ha dificultado cualquier política que pretendiera un sistema de transporte más racional social y ambientalmente.

El proceso de la ordenación territorial llevado a cabo desde mediados del siglo XX, ha propiciado un sistema de transporte y una ordenación territorial cada vez menos sostenibles. Ya en aquellos años la industria del automóvil vio en el ferrocarril uno de los obstáculos para su expansión.

El modelo de la Gran Fabrica impuso un territorio que respondiera a las necesidades de transporte que generaba. Cuando en los años veinte comenzaron a circular automóviles en los países industrializados, el urbanismo racionalista proporcionó al sistema productivo las ideas precisas para una ordenación del territorio que facilitara los flujos de mercancías y personas.

Los principios del racionalismo proponían un espacio segregado, segmentado y monofuncional, conectado por grandes infraestructuras viarias que otorgaban, de una manera implícita, un gran protagonismo al automóvil en detrimento de las redes ferroviarias. Los nuevos y alejados espacios residenciales permitieron almacenar mano de obra en soleadas viviendas unifamiliares mientras la ubicación de los polígonos industriales facilitaba la llegada y salida de mercancías. No era otra cosa que un modelo territorial al servicio de una industria que distribuía millones de coches, primero en Estados Unidos y finalmente en todo el planeta.

La llegada a nuestro país de esta forma de ordenar el territorio estuvo ligada al espíritu desarrollista de los años cincuenta. El deseo de obtener ayudas de las Instituciones de Bretton Woods, vio la luz con la firma de los Pactos de Madrid (1953) entre el gobierno español y el estadounidense que se comprometían al uso conjunto de las bases militares a cambio de recibir préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

En paralelo se redactaron la primera Ley del Suelo (1956) y el Plan Nacional de Urbanismo que planteaban un territorio de acuerdo a las ideas del racionalismo. El Plan de Estabilización (1959) introdujo las primeras medidas de liberalización controlada de la economía que coincidieron con la visita de Eisenhower. Dio así comienzo el "milagro económico español" con la llegada de turistas y la salida de trabajadores a la Europa desarrollada.

Las propuestas del Informe del BIRF (1962), lejos de buscar una mejora global del país, generaron un mayor desequilibrio al optar por aquellos espacios con mejores expectativas de desarrollo: Madrid, Barcelona y Bilbao. Hacían hincapié en la introducción de nuevas técnicas agrícolas (mecanización, riego, abonos, etc.), en la introducción de la energía nuclear y en un modelo de transporte que permitiera recibir las inversiones del gran capital. En esta nueva organización territorial las redes ferroviarias pasaron a un segundo plano.

La industrialización acelerada de los años sesenta intensificó la migración campo-ciudad que llegó a afectar a más de tres millones de personas. Un proceso que contó con el impulso del propio Estado mediante medidas encaminadas al proteccionismo industrial y financiero que reforzaban la extracción de recursos del campo para alimentar el crecimiento urbano. Se contribuyó de ese modo a un intenso proceso urbanizador que consolidó las primeras áreas metropolitanas y generó una gran demanda de infraestructuras.

La inversión pública favoreció las infraestructuras viarias en detrimento de los ferrocarriles lo que reforzó las conexiones entre las grandes concentraciones urbanas donde se localizaba la producción. A finales de los sesenta se realizó una importante inversión en autopistas de peaje con participación del capital privado. La nueva cultura del ocio, que el desarrollo económico trajo consigo, veía al ferrocarril como un signo del pasado frente al individualismo hedonista que representaba el automóvil.

Entre 1970 y 1985 estos procesos de concentración urbana se aceleraron aún más. El modelo productivo hubo de transformarse para su integración en una economía globalizada que culminase con el ingreso de España en la Comunidad Europea (CE). Para modernizar el sistema productivo se inició un proceso de reconversión industrial y se propició la apertura del mercado al capital financiero transnacional. En 1985 la población alcanzó los 38,5 millones, al tiempo que se perdían dos millones de empleos y el paro llegaba hasta el 22%.

la lletra A ecologista LIBRE Pensamiento

A partir de 1986 se importaron nuevas fórmulas de producir y ocupar el territorio; la tendencia a la suburbanización con la expansión de grandes superficies comerciales y parques empresariales consolidó el crecimiento residencial en las periferias metropolitanas y el aumento de las redes de transporte. Prueba de ello es la aprobación en 1984 del Plan General de Carreteras, imprescindible para la expansión del modelo.

Entre 1985 y 1990 tuvo lugar el "quinquenio de la euforia", una recuperación económica con una fuerte inversión que coincidió con el ingreso de España en la CE y la llegada de fondos FEDER que relanzaron la construcción. La expansión de la red viaria en las grandes áreas metropolitanas puso en valor un extenso territorio donde ubicar actividades productivas y residenciales cada vez más alejadas. El transporte motorizado se hizo imprescindible en un territorio cada vez más disperso, que sobrepasa las fronteras para participar en la producción de la Gran Fábrica y que necesita un potente sistema de transporte de alta velocidad y gran capacidad que lo haga posible.

En 1987 la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) convirtió a la carretera en prioritaria, al tiempo que abandonó el Plan de Transporte Ferroviario que apostaba por mejorar el ferrocarril convencional. Desde entonces la inversión se destinó a la Alta Velocidad y a los sistemas de Cercanías de las grandes regiones urbanas. Estas medidas supusieron el cierre de más de 1.000 km de red ferroviaria entre 1985 y 1990 y el despido de más de 30.000 trabajadores. La desaparición del ferrocarril supuso el final a cualquier esperanza de supervivencia económica y social en muchas de las zonas afectadas.

Frente a esta situación, se llevaron a cabo importantes inversiones en el transporte aéreo que reforzaban las relaciones globales, especialmente el turismo procedente de países lejanos que se concentra en los aeropuertos con más de 10 millones de viajeros: Madrid, Palma y Barcelona.

Con el aumento de la motorización, los problemas se hicieron cada vez más intensos en las grandes ciudades por los



deficientes servicios del transporte público y el continuo colapso circulatorio. Ante esto se redactó el denominado Plan Felipe de las Grandes Ciudades (1990-93) que concentraba nuevas inversiones, una vez más, en Madrid y Barcelona. En 1992 el Plan Director de Infraestructuras (PDI), contribuyó a reforzar los desequilibrios territoriales al concentrar las inversiones en las grandes ciudades y en el Arco Mediterráneo.

Tras la recesión económica del 1993, se inició a partir del 1996 una nueva etapa de crecimiento que llegaría hasta el estallido de la crisis financiera de 2007. En esa época había 400 metrópolis en el planeta de las que una veintena superaban los 10 millones de habitantes y la mitad de la población mundial vivía en áreas urbanas.

El crecimiento español transcribe algunas de esas pautas debido a su integración en el proyecto europeo y globalizador, y genera un modelo territorial que concentra la población y la actividad económica en tan solo un 20% de su territorio. Las grandes concentraciones urbanas salpican las regiones metropolitanas con nuevas tipologías residenciales, centros comerciales, parques temáticos o espacios logísticos, dependientes de la accesibilidad motorizada. Para ello el gobierno ideó en 2005 un Plan Estratégico de Infraestructuras con la mayor inversión conocida hasta ese momento y que fue prorrogado con el gobierno popular mediante el PITVI.





La inversión pública en infraestructura ha remodelado los centros urbanos como en el caso de la M30 en Madrid. Estas operaciones se realizan en paralelo a procesos de gentrificación en la parte antigua de la ciudad que han terminado por convertirla en un parque temático para el turismo y los negocios. Las ciudades se presentan a través de una "marca" capaz de atraer visitantes de todo el mundo que justifiquen las costosas trasformaciones que comprometen el presupuesto municipal y endeudan a los vecinos con subidas de impuestos. Este modelo territorial ha sido posible gracias a la aplicación de las medidas liberalizadoras iniciadas con la Ley del Suelo del 1998, el "todo urbanizable" que hizo posible las recalificaciones masivas de suelo no urbanizable.

A partir de entonces, la ordenación territorial con carácter estratégico, dejo de lado las necesidades de la ciudadanía para convertirse en lo que quizá realmente ha sido siempre: la ordenación de las demandas especulativas del lobby de la construcción, de los operadores de suelo y de las grandes empresas.

Muestra de ello son las políticas ferroviarias de la última década que han repetido los errores del pasado, concentrando inversiones millonarias en las grandes ciudades y al mismo tiempo sobredotando algunas ciudades que necesitaban otro tipo de tren más accesible para el conjunto del territorio.

En las últimas décadas hemos asistido a una completa subordinación de las políticas de transporte frente a los intereses de la industria y las grandes corporaciones financieras que han dejado de lado las necesidades de los ciudadanos y han contribuido a un continuado deterioro ambiental. El ferrocarril, que por sus características podría haber servido para poner en marcha un modelo territorial más equilibrado y sostenible, se ha visto relegado a un papel secundario en esa ordenación territorial al tiempo que se potenciaban las redes ferroviarias de alta velocidad, ajenas a las verdaderas necesidades de la gente.

Planes de infraestructuras en España y Europa

Paco Segura, Ecologistas en Acción

Sin apenas difusión, y casi en tiempo de descuento de la legislatura, se ha aprobado el PITVI, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda que ha promovido el Gobierno del PP[1]. Se trata del plan que sustituye al PEIT, diseñado en 2005 por el anterior Gobierno del PSOE[2].

Ambos planes se caracterizan por una apuesta irracional por el desarrollo de grandes infraestructuras de transporte, en las que la alta velocidad ferroviaria se lleva la mayor parte del presupuesto, de forma absolutamente desproporcionada con las inversiones que ha recibido el resto de la red convencional. A modo de ejemplo, el total de usuarios de alta velocidad en 2014 fue de 29,6 millones de pasajeros, mientras que en cercanías viajaron 405 millones de personas ese mismo año. Pero el presupuesto en ese mismo año fue de 3.194 millones de euros para el AVE, frente a lo dedicado a cercanías, 121 millones de euros.

El PITVI, más de lo mismo

El Plan que ha aprobado Fomento declara que su fin es el definir orientaciones estratégicas. ¿Cómo es posible, entonces, que se concrete que se van a construir 4.686 kilómetros de nuevas autovías y 7.289 kilómetros de líneas de alta velocidad ferroviaria, además de otras obras en puertos y aeropuertos, si supuestamente ese grado de definición tendría que llegar más tarde? En el fondo, estamos otra vez ante un gran listado de nuevas y faraónicas obras, que se intentan justificar con una literatura más o menos políticamente correcta.

Centrándonos en la apuesta del PITVI por el AVE, desde el punto de vista del ecologismo social se tiene claro que la alta velocidad ferroviaria no puede ser el modo troncal de una estrategia de transporte y de intermodalidad si se pretende que esta sea justa, sostenible ecológicamente y rentable para la sociedad.

La presunta rentabilidad económica y social del AVE, de la que tanto habla el PITVI, no la defiende ningún economista independiente. Antes al contrario, la literatura que cuestiona la rentabilidad social y económica de estas inversiones es abrumadora.

Ha sido sin duda el AVE la infraestructura de transporte que más fondos públicos ha recibido en los últimos años. De hecho, durante los cuatro últimos años, más de un tercio de las cuantiosas inversiones en infraestructuras de transporte ha ido a parar al AVE. Pero esta política de fuertes inversiones en AVE es más paradójica si se tiene en cuenta que se ha puesto en práctica mientras somos el país europeo con más kilómetros de AVE (y con menos usuarios), y al mismo tiempo que se aplican fuertes recortes sociales, cuando además estamos a la cola de la UE-15 en inversiones sociales. Algunos años recientes los recortes en educación y sanidad han sido de cuantías equiparables a las partidas invertidas en el AVE.

Esta enorme cantidad de financiación se ha ido obteniendo con todo tipo de artificios contables que en buena medida lo que están haciendo es posponer al futuro el pago de can-



tidades aún mayores: método alemán, empresas públicas que se endeudan y financian en el mercado de capitales con cargo a presupuestos futuros, créditos del BEI, etc. No es de extrañar, pues, el fuerte endeudamiento de Adif, cifrado en más de 18.000 millones de euros.

Un tren elitista

Diversos estudios de Ginés de Rus, Germà Bel, etc. demuestran que el usuario del AVE Madrid- Barcelona solo paga el 33% de su coste real, y eso que es la línea con más personas transportadas y que, además, no es un servicio ni económico ni pensado precisamente para las personas más desfavorecidas, sino claramente elitista.

El sinsentido que supone el modelo AVE aflora por todos lados. Por ejemplo, un estudio encargado por Fomento concluye que la demanda de viajeros para la línea de Madrid - Galicia solo admitiría tres trenes diarios en cada sentido[3]. Sin embargo, está previsto gastar nada menos que 8.500 millones de euros en concluir este corredor, que es ahora mismo la obra que más fondos está recibiendo por parte de Fomento.

Muy reveladoras en este sentido son también las declaraciones del presidente de Renfe (octubre 2010): "No es estrictamente necesaria desde el punto de vista de interés público la existencia de servicios de alta velocidad. Sí es absolutamente interesante desde el punto de vista del interés público el que existan servicios de cercanías en las ciudades"; Sin embargo "todos los dirigentes políticos, de todas las comunidades, la han pedido", lo que supone "un elevadísimo coste, empleando recursos públicos que podrían ser destinados a otros asuntos"[4].

Otro ejemplo en la misma línea: durante años hubo un consenso generalizado en las bondades del AVE entre los políticos y la mayor parte de los medios de comunicación. Pero esta situación se resquebraja. Significativa fue la publicación del artículo "El AVE sobrevuela la crisis" por *El País* en 2013[5]. Ahí se afirmaba: "No hay ningún estudio fidedigno realizado por expertos que defienda con un mínimo de entusiasmo la inversión realizada por el Estado en el tren de alta velocidad. Más bien al contrario: los análisis en vigor inciden en un balance decepcionante y ruinoso. Este periódico solicitó a Fomento el nombre de algún experto economista que defienda en sus escritos las inversiones realizadas en el AVE, gestión que ha resultado infructuosa y no por falta de voluntad de Fomento".

"Papeles de Bárcenas", la confirmación de lo que imaginábamos

Ante este despropósito en la inversión en infraestructuras, muchas personas nos preguntábamos que cómo era posible que en las actuales circunstancias de crisis y recortes sociales sigamos intentando estirar esta situación, esta inmoral y obscena asignación presupuestaria a favor de las grandes obras, al tiempo que se sigue con los recortes sociales. La explicación de quién se beneficia de este expolio de los fondos públicos están nítidamente detallados en los llamados "papeles de Bárcenas", que no hicieron sino confirmar lo que ya sabíamos.

A finales de enero de 2013 *El País* publica los conocidos como "papeles de Bárcenas"[6]. En estas hojas manuscritas aparecen las "donaciones" presuntamente ilícitas al Partido Popular realizadas por parte de grandes constructores entre 1990 y 2009, así como el supuesto reparto posterior de estos fondos en "sobres". La simple comparación de los apuntes contables del ex-tesorero del PP con las licitaciones de grandes obras permite hacerse una idea de los motivos reales que han llevado a unas inversiones en infraestructuras de transporte tan alejadas de las necesidades de la mayor parte de la población y del propio sistema de transporte.



El papel de la UE

Por su parte, la Unión Europea ha seguido con sus planes de promoción de grandes infraestructuras de transporte centradas en las TENt (Trans-European Transport Network), que promueven un esquema similar al seguido en el Estado español, sobre todo en los países periféricos, mediante el mecanismo de cofinanciar las obras. En cuanto al reciente Plan Juncker (que en realidad no es otra cosa que una serie de créditos blandos para fomentar el crecimiento de la UE) el Gobierno español está intentado canalizar el 50% de los fondos a los que optamos, una vez más, a infraestructuras de transporte.

Alternativas desde el ecologismo social

La alternativa que defiende el ecologismo social a esta desquiciada política de infraestructuras de transporte, y en particular en lo referido a la alta velocidad ferroviaria, se puede resumir en cuatro palabras: menos y mejor transporte. El transporte no es un fin en sí mismo, algo que interese que crezca. Es una forma de satisfacer necesidades y estas pueden reorientarse a sistemas con menos necesidad de transporte: planificación territorial integrada con criterios de reducción de la necesidad de movilidad, potenciación de mercados locales, etc.

En cuanto a las obras en marcha de AVE se deben parar de inmediato. Hay que reconvertir lo ya realizado de modo que dé más servicio a más localidades y capas sociales, abrir más estaciones, abaratar precios, incluir más servicios de media distancia. Se debe poner el énfasis en la gestión de servicios de transporte y no en la ampliación de la oferta con más y más infraestructuras como se ha venido haciendo hasta ahora.

El criterio debe ser mantener y mejorar lo existente cuando se considere rentable social y ambientalmente, y esto abre muchas posibilidades a nuestro maltrecho ferrocarril convencional. Sin olvidar la necesidad de apostar, de verdad, por el transporte ferroviario de mercancías, mientras que se pone coto al transporte por carretera, por ejemplo aplicando medidas como la Euroviñeta.

Notas y referencias

1 El 5 de mayo de 2015 se aprobó definitivamente el PITVI, Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda, en una resolución ministerial. El documento del plan se puede consultar en http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/

2 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020), PEIT, con una cartera de actuaciones presupuestada en 248.892 millones de euros (nada menos que 44 millones de euros diarios durante 15 años) de los que la mayor partida –83.450 millones de euros, un 33,5%– eran para el ferrocarril de altas prestaciones, que es como el PEIT denominaba al AVE.

3 http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/2728549/01/11/Fomento-ya-sabe-que-el-AVE-a-Galicia-no-es-rentable-solo-admite-tres-trenes-al-dia.html

4 Teófilo Serrano, presidente de Renfe, el 23-10-2010, durante la jornada técnica ferroviaria de Castejón. http://noticiasdenavarra.com/2010/10/23/sociedad/navarra/el-presidente-de-renfe-admite-que-la-alta-velocidad-no-es-de-interes-publico

5 Luis Gómez, 13-enero-2013, "El AVE sobrevuela la crisis". *El País*

6 http://elpais.com/especiales/2013/caso_barcenas/todos_los_papeles.html

Explicación de la naturaleza perversa de los megaproyectos

José Manuel Naredo

Si algo ha caracterizado al modelo de transporte español de las últimas dos décadas ha sido la construcción de enormes infraestructuras, tanto de autopistas y autovías, cómo de líneas de alta velocidad ferroviaria. Ingentes obras de ingeniería financiadas con dinero público, que entran dentro de esa categoría que se puede definir como los *megaproyectos.* Es decir, proyectos de una envergadura financiera y económica de tal calibre, que más allá de su supuesta utilidad final, resultan sumamente lucrativos para las empresas privadas que los ejecutan y en demasiadas ocasiones para los políticos que los promueven. Viendo el resultado tan decepcionante de muchas de ellas, se revela cómo la verdadera naturaleza para su puesta en marcha no era su utilidad social ni económica, sino simplemente el expolio rápido de grandes cantidades de dinero público a manos privadas, en un entramado del que participan agentes privados y la clase política. A continuación explico las causas y el proceso que subyace en la dinámica por llevar a cabo estos megaproyectos, entre los que sin duda se encuentran las líneas de AVE ejecutadas desde 1992, y las que todavía pretenden construir.

A la mayoría de la gente le resulta difícil de asumir la lógica a la vez enrevesada y perversa de los *megaproyectos.* La creencia de que la actividad económica está regida por la ***producción*** y el ***mercado*** induce a presuponer, de entrada, que apunta a fines utilitarios buenos de por sí y a cubrir demandas insatisfechas. Presupone también que las empresas trabajan para fabricar y vender bienes y servicios socialmente útiles. La gente no llega a entender que es justo esa la ideología económica dominante de la ***producción*** y del ***mercado*** la que encubre la naturaleza meramente extractiva de los *megaproyectos* y el manejo meramente instrumental de las empresas que colaboran en el empeño. Pues el objetivo de producir bienes y servicios o de cubrir demandas insatisfechas, deja de ser la finalidad del *megaproyecto*, para convertirse en mero pretexto justificador del mismo, que oculta su verdadera finalidad, a saber: el ***latrocinio extractivo directo***, en alguna de sus fases de desarrollo, asociado a la obtención de concesiones, de reclasificaciones de terrenos y/o al manejo de abultados presupuestos aportados o avalados por el Estado o sufragados por amplios colectivos de accionistas, usuarios o contribuyentes. Pues bajo el paraguas ideológico de la producción, se oculta un juego de suma cero, en el que el lucro y las plusvalías obtenidos por algunos, han de acabarlos pagando otros. De ahí que las finalidades productivas y rentables ***declaradas*** que magnifican, en principio, el interés de los *megaproyectos*, acostumbren a desinflarse a medida que se desarrollan y cobra fuerza la fase extractiva de los mismos (cuánto más importancia cobre esta fase extractiva, mayor suele ser el fiasco económico del *megaproyecto*).

El desarrollo de un *megaproyecto* requiere, en primer lugar, plena complicidad entre políticos y empresarios a la hora de promoverlo y de consentir (y ocultar) su fase extractiva, unido a un despotismo político capaz de imponerlo sin discusión sobre las numerosas alternativas de inversión. Para ello se acostumbra a chantajear a la población presentando llave en mano el *megaproyecto* como única posible fuente de actividad, frente la que sólo se anteponen la miseria y el paro, evitando que la transparencia informativa y el debate libre cuestionen la decisión impuesta y evidencien otras prioridades y alternativas. Es decir, que se ha de contar con una *ciudadanía sumisa*, habituada a plegarse a las decisiones de un poder que se sitúa por encima de ella, junto con políticos *conseguidores*, que tienen la llave de los negocios (concediendo discrecionalmente contratos, reclasificaciones de terrenos, etc.) y empresarios *buscadores* de plusvalías o rentas de posición, obtenidas a través las relaciones y presiones propias del tráfico de influencias.

En segundo lugar, se requiere urdir y coordinar un entramado de empresas y administraciones que permita a unas extraer ganancias y a otras cargar con las pérdidas. Hay que distinguir, por ejemplo, entre las empresas constructoras de infraestructuras o equipamientos, que **hacen el negocio** inflando los precios o trabajando en obras sobredimensinadas (de ahí que haya aeropuertos sin aviones, embalses sin agua, autopistas con escaso tráfico…) y las administraciones o empresas promotoras o concesionarias que las reciben o que las financian y que **asumen las pérdidas**. O, también, entre los propietarios de los terrenos que realizan enormes plusvalías, tras su reclasificación y venta, y las empresas compradoras o financiadoras, que se acaban haciendo cargo de los parques temáticos, instalaciones o inmuebles que justificaban el *megaproyecto*, arrastrando pérdidas y bancarrotas (recode-



mos las **enormes plusvalías** obtenidas de la recalificación de los terrenos de la antigua ciudad deportiva del Real Madrid, que permitieron sanear las cuentas del club y contratar a las principales estrellas del balón, y las **enormes pérdidas** sufridas por Caja Madrid, compradora de la más emblemática de las torres, que acabaría depositando junto con otros "activos tóxicos" en el "banco malo"; o las jugosas plusvalías que obtuvieron los propietarios de las fincas donde se ubicó en Ciudad Real la operación llamada Reino de Don Quijote y su enorme aeropuerto privado, que acabaron ocasionando la bancarrota de Caja Castilla-La Mancha que los había financiado).

Dos son los perfiles de negocio de los principales *megaproyectos*: los apoyados en concesiones para la construcción de infraestructuras o equipamientos, y los de promoción inmobiliaria. La clave del negocio de los *megaproyectos* constructivos pasa por inflar todo lo posible los presupuestos de obras o equipos suministrados. Y en los de promoción inmobiliaria pasa, sobre todo, por comprar (o disponer de) suelo rústico y conseguir reclasificarlo como urbano, añadiendo con este simple hecho varios ceros a su valor. También puede pasar por recalificar suelo urbano de escaso valor (por ser verde o deportivo o por estar destinado a equipamientos diversos) para aumentar notablemente su edificabilidad. Ambas líneas de negocio se solapan a veces en un mismo *megaproyecto*, ya que la construcción de inmuebles e infraestructuras es la colaboradora necesaria del negocio inmobiliario consistente en transformar suelo rústico en urbano y hacerlo accesible.

En cualquier caso el negocio de los *megaproyectos* se apoya en la discrecionalidad del poder a la hora de otorgar concesiones, reclasificaciones o contratas. Por eso, en lo referente al urbanismo, actúa en forma de "operaciones" discrecionalmente acordadas en los conciliábulos del poder entre los propietarios, promotores y políticos, para "desarrollar" determinados terrenos, al margen del planeamiento. El propio término "operación" está tomado del lenguaje militar y tiene poco que ver con el mercado, pues no es la "mano invisible" del mercado, sino la mano bien visible del poder caciquil, la que impone la "operación" con todo el apoyo institucional.

Cabe concluir, de lo anteriormente expuesto, que la ideología dominante dificulta la comprensión de las mutaciones que observa el capitalismo, al desplazar su actividad desde la *producción* de riqueza hacia la *adquisición* de la misma, con el apoyo del poder y el recurso a los *megaproyectos*. Hemos visto que la metáfora de la *producción* oculta la realidad de la *extracción* y la *adquisición* de riqueza. Que la idea de *mercado* soslaya la intervención del poder en el proceso económico. Que el desplazamiento y la concentración del poder hacia el campo económico-empresarial hace que haya empresas capaces de crear dinero, de conseguir privatizaciones, reclasificaciones, concesiones, contratas,…y de manipular la opinión, polarizándose así el propio mundo empresarial. Que si antes el Estado controlaba a las empresas ahora hay empresas y empresarios que controlan y utilizan el Estado y los *media* en beneficio propio. Como también

es verdad que la realidad de los megaproyectos se sitúa en las antípodas de la entelequia de ese "mercado libre", transparente, perfecto, cuyas bondades ponderan los manuales ordinarios de economía. No, no es ese mercado el que hace que se reclasifiquen unos terrenos y no otros, que se promuevan aeropuertos sin aviones u otros proyectos extravagantes o absurdos, sino personas muy concretas con poder para lucrarse de ello. Pues el capitalismo de los poderosos es sólo liberal y antiestatal a medias. Es liberal solo para solicitar libertad plena de explotación, pero no para promover concesiones y monopolios en beneficio propio, ni para reprimir protestas y silenciar críticas. Como también es antiestatal para despojar al Estado de sus riquezas, pero no para conseguir que las ayudas e intervenciones estatales alimenten sus negocios. De ahí que calificar de (neo) liberal al capitalismo de los poderosos es hacerle un inmenso favor, al encubrir el intervencionismo caciquil tan potente en el que normalmente se apoya.

Hay que reconocer que el juego tan masivo de los *megaproyectos* que se ha practicado en nuestro país, resulta de la refundación oligárquica del poder que se ha practicado tras el franquismo, para dar paso a un *neocaciquismo* disfrazado de democracia. A la vez que asistimos a una nueva fase de acumulación capitalista en la que los más poderosos disponen de medios de financiación sin precedentes que les permiten adquirir las propiedades del capitalismo local y del Estado y disponer del poder necesario para promover, con apoyos estatales, megaproyectos de dudoso interés social que sirven de pretexto para realizar operaciones extremadamente lucrativas. En esta fase los beneficios empresariales y el crecimiento de los agregados económicos de rigor, no suponen ya mejoras generalizadas en la calidad de vida de la mayoría de la población, que tiene que sufragar así, el festín de beneficios, plusvalías y comisiones originado, acentuando la polarización social.





La disyuntiva que se produce en este contexto es la que enfrenta la actual refundación oligárquica del poder a una refundación democrática del mismo. O también, la que enfrenta la actual democracia, que se dice *representativa*, pero que se apoya en consensos oscuros y elitistas, a una democracia *participativa*, con consenso amplio y transparente fruto del ejercicio pleno de una ciudadanía bien informada. La *información* es **condición necesaria** para desmontar las prácticas caciquiles y los lucros inconfesables de los megaproyectos y para reconducir, así, el proceso económico hacia una gestión más razonable y acorde con los intereses mayoritarios. Pero también hay que subrayar que la intensa *participación* (y movilización) social debidamente *informada* es la **condición suficiente**, sobre todo si amenaza el apoyo electoral, para que tal desmontaje y reconducción se produzcan. Esta participación y movilización debe plantearse, al margen de credos políticos, religiosos, o de cualquiera otra índole, haciendo una llamada a todas las personas que no estén atrapadas por los intereses mezquinos e inconfesables asociados a los *megaproyectos* que se cuestionan. Pues el latrocinio que esconden los *megaproyectos* perjudica a la mayoría de la población cualquiera que sean sus ingresos o sus preferencias ideológico-culturales. La crisis actual no se debe a que "hayamos vivido por encima de nuestras posibilidades", sino al caciquismo que ha saqueado al país con *megaproyectos* e inversiones descarriadas, endeudándolo por encima de sus posibilidades.

Privatización del ferrocarril y el cíclico mito de la eficiencia

Estrategias y excusas para el lucro privado

Esteban Guijarro, CGT

Afirmar, desde una administración pública, y precisamente por quien tiene la responsabilidad de gestionar un servicio, una empresa o un bien público, que la gestión privada es más eficaz, que la gestión que se está llevando a cabo bajo su responsabilidad es deficiente, supone, en el mejor de los casos, un reconocimiento de ineptitud propia.

Decimos en el mejor de los casos porque estos mismos gestores que hunden lo público son posteriormente contratados por las propias empresas privadas que se hacen con el negocio. ¿Es posible que el capital privado, que conoce el "secreto ignoto" de la gestión eficaz, contrate a los ineptos que han demostrado su incapacidad precisamente en esa misma área de actividad?

Si miramos con más detalle de dónde parte, cuáles son los motivos de esa ineptitud, vemos que de forma generalizada se trata de decisiones dirigidas a objetivos diferentes de los que deberían regir para tomar decisiones que mejoren esa gestión y, sobre todo, que las decisiones que se toman no van orientadas ni a mejorar el servicio ni a cumplir sus fines.

La demostración de que la supuesta excelencia de la gestión privada frente a la pública es una falacia se puede encontrar en cualquier ámbito de los servicios privatizados, que cuestan más caros y ofrecen peor servicio: comunicaciones, transportes, energía, enseñanza o salud son ejemplos evidentes que todos hemos sufrido. Pero el caso más cercano al tema que nos ocupa posiblemente sea ver lo que ha ocurrido con los ferrocarriles en otros países que nos aventajan en privatizaciones o incluso en los comienzos y los vaivenes de nuestros propios ferrocarriles.

En el desarrollo de los ferrocarriles en Europa podemos ver un proceso cíclico, que oscila entre lo privado y lo público; se suceden la privatización (de espacios y recursos: concesiones, expropiaciones, subvenciones y beneficios fiscales), la recuperación, nuevamente la liberalización y la privatización, y sin que haya finalizado esta fase comienza una nueva de nacionalización. Procesos en los que siempre se entrega lo público al capital privado: siempre se enajena lo de todos en beneficio de unos pocos.

- La construcción del ferrocarril comienza en el siglo XIX por empresas privadas mediante concesiones estatales y subvenciones públicas entregadas en subasta a empresas privadas; al finalizar esta primera fase, la mayor parte de las líneas se han concentrado en unas pocas manos, en una situación de oligopolio.
- Desde principios del siglo XX comienza la conversión de las compañías en públicas, proceso que se generaliza después de la Segunda Guerra Mundial, rescatando los estados las concesiones o recuperándolas a costa de cuantiosas indemnizaciones.
- En la actualidad nos encontramos en una nueva fase de liberalización y privatización, en la que ya se dan nuevamente situaciones de concentración y oligopolio.
- Pero también empiezan a verse, en los casos más avanzados, nuevas recuperaciones de las concesiones, a un alto precio para los contribuyentes.

En todas estas fases, el capital privado sale beneficiado, y el discurso de la ineficiencia de la gestión pública frente a la excelencia de la privada sigue sien-





do un dogma, una excusa que nadie considera necesario ni siquiera explicar, a pesar de que la gestión privada del ferrocarril ha demostrado que no es eficiente ni para sacar beneficios a no ser que se los entreguen de las arcas públicas.

La construcción de las redes se realizó mediante concesiones otorgadas por subasta: los constructores tendrían los derechos de explotación durante un número de años determinado; concluido dicho plazo, se produciría la reversión al estado de las líneas, o bien podían ser rescatadas con anterioridad mediando una indemnización a la compañía privada. En cualquier caso, la construcción estaba financiada mediante subvenciones públicas, como tendría que estarlo después el propio servicio.

El ejemplo actual más significativo es el de los ferrocarriles británicos. Pioneros en la privatización, fragmentaron la compañía en más de doscientas empresas que privatizaron inmediatamente.

La separación de la infraestructura. Dos cabalgan juntos: segregación y privatización

Para favorecer la privatización de un servicio tan amplio y complejo como el ferrocarril, lo primero que hay que hacer es fragmentarlo para vender los trozos, sin tener en cuenta que esos trozos tienen que estar íntimamente relacionados. Para ello echan mano, sin el menor análisis, de fórmulas magistrales: lo que vale para la energía vale para el transporte, lo que vale para el transporte en general vale para el ferrocarril en particular. Lo único cierto es que en todos los casos ha fallado, al menos respecto a sus supuestos objetivos; no así con respecto a su objetivo real: proporcionar al capital ganancias inmensas a costa de lo que es de todos.

Incluso en casos en que la segregación no ha ido más allá que una mera partición de la propiedad, como el caso de Francia, en que la infraestructura se segregó del transporte, pero se mantuvo tanto el control del tráfico como el mantenimiento de la infraestructura, junto con la plantilla, en la SNCF, se han dado situaciones que han causado la alarma no tanto por el caso concreto como por la constatación del riesgo existente.

En mayo de 2014, la empresa francesa SNCF compró 2.000 trenes regionales que eran demasiado anchos y no cabían en los andenes, por lo que hubo que modificar los de 1.300 estaciones, con un coste de 50 millones de euros. El propio Secretario de Estado de Transportes reconoció que el problema estaba en la falta de coordinación a causa de la segregación, y anunció la próxima reunificación de transporte e infraestructura en una única empresa.

Sinergias entre infraestructura y transporte que solo se dan cuando están unidas: planificación y desarrollo, mismos objetivos (tienen que coincidir), seguridad, eficiencia energética, servicio (poblaciones a las que hay que llegar, población a la que hay que dar servicio)

Público no significa a disposición de un gobierno, que lo va a utilizar para favorecer a sus amigos/amos, para rentabilizarlo políticamente (financiación pública electoral). Ya hemos visto cómo los gobiernos actúan privatizando o recuperando según intereses de los poderosos, y que siempre cargan los mismos con los costes. No es estatal, sino controlado por la sociedad, que debe decidir sobre las inversiones y todos los aspectos del servicio. Los trabajadores deben participar en la planificación técnica y en el servicio que van a prestar a la comunidad, además de como ciudadanos

La demostración de la falacia de que la segregación de las redes de distribución por un lado y el suministro por otro iba a suponer un mejor servicio, más eficiente y más barato, porque el usuario iba a poder "elegir", no ha sido suficiente para dejar atrás unos argumentos

Para hacernos una idea completa del panorama, debemos fijarnos por último en un caso de segregación natural: el transporte por carretera. Las infraestructuras se construyen con fondos públicos, y la utilización se realiza íntegramente por usuarios privados, sean particulares o empresas dedicadas al transporte de viajeros o de mercancías.

La falacia en este caso es que las infraestructuras están a disposición de todos, cuando lo cierto es que no todos pueden utilizarlas, ni las utilizan en la misma medida. Aquí los grandes beneficiarios son las empresas de transporte y, por supuesto, las grandes constructoras.

Los costes de construcción y mantenimiento no se repercuten en el usuario, sino en la sociedad, y desde luego no se tienen en cuenta los costes externos.

Las cuentas de las empresas de transporte por carretera están saneadas porque tienen una subvención con la que no cuentan el ferrocarril. También los usuarios privados de vehículos particulares repercuten una parte importante del coste en la sociedad

¿Qué modelo ferroviario queremos?

Requisitos para un tren social, funcional territorialmente, justo y accesible

Sector Federal Ferroviario de la CGT

El ferrocarril público, el que todos conocemos, el que la mayor parte utilizamos, atraviesa un momento complicado. Tras años de falta de inversión, de fragmentaciones, de sustitución del ferrocarril convencional por un transporte elitista, se cuestiona su carácter de servicio público, el objetivo que debe perseguir y las necesidades que debe satisfacer, los costes que tiene, la financiación con que debe contar y el tipo de rentabilidad que debe alcanzar, la accesibilidad y quién debe poder utilizarlo, la propiedad, el nivel de seguridad. En definitiva, está en cuestión no solo el modelo de ferrocarril sino el modelo de transporte, la relación entre los distintos modos y si el equilibrio entre ellos debe tener como objetivo conseguir beneficios económicos, reducir costes o beneficiar a la sociedad; en definitiva, si debe satisfacer las necesidades de la población o el deseo de enriquecimiento de unos pocos.

Desde el gobierno se nos bombardea permanentemente con los dogmas de un modelo injusto e irracional, un sistema que se nos quiere hacer ver como obvio, puesto que al tratar de explicarlo corre el riesgo de desmontarse, y cuanto más cuestionado está este modelo, más invierten en propaganda. Para que un dogma sea efectivo, una de las cosas que necesita es darle un valor mágico a los términos de los que se apropia, y hay tres conceptos que deberíamos analizar brevemente para saber qué modelo de ferrocarril defendemos.

Derecho a la movilidad

Cuando la Unión Europea define la movilidad como un derecho, lo hace considerándola un derecho de los intereses económicos, y así agrupa sin mayores problemas la movilidad del capital, de las mercancías y de las personas (en realidad, de los trabajadores). Cuando hablamos de la movilidad como un derecho real, no económico, de las personas, deberíamos tener en cuenta esta definición comunitaria mercantil para no caer en la confusión.

El traslado para ir a trabajar responde a intereses de las empresas de una forma idéntica al transporte de materias primas o de productos. De hecho, los accidentes que se ocasionan durante el trayecto al y del trabajo se consideran accidentes laborales, y sin embargo el tiempo utilizado corre a cuenta del trabajador, haciendo que el beneficio de la empresa sea neto, con lo que el trabajador carga con el coste económico y en tiempo.

Por otra parte, las empresas multiplican la movilidad para abaratar costes, centralizando los procesos productivos de cada estadio de la producción y descentralizando el conjunto del proceso. A menudo van cambiando la ubicación de cada parte para forzar la aceptación por parte de los trabajadores de modificaciones a la baja en sus condiciones laborales, al tiempo que les obliga a hacer una inversión mayor en costes de traslado. El caso más drástico de esta política laboral es la deslocalización.

Naturalmente, a las empresas les interesa





esta política porque no tienen que costear la integridad de los gastos del transporte. Las infraestructuras se financian con dinero público que no se repercute en quien las utiliza, y a menudo el propio transporte cuenta con subvenciones de las que se benefician mayoritariamente las empresas, en un grado muy superior al beneficio que puedan obtener las personas.

Transporte sostenible

El poder se ha apropiado del concepto de "sostenibilidad" transformándolo en la capacidad para mantener un sistema desarrollista a pesar de su inviabilidad, en mantener (en un equilibrio precario) algo que es a todas luces insostenible. Esto se ve claramente en documentos oficiales como la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, el PEIT o el actual PITVI, que plantean el problema que supone para la sostenibilidad del medio ambiente y de la propia vida el actual modelo de transporte, y sin embargo todas sus propuestas pasan por fórmulas para tratar de mantener esta situación durante el tiempo que sea posible y agravar el problema también mientras sea posible.

Si en las premisas está el daño que causan las infraestructuras en general y los transportes más agresivos en particular, así como la necesidad de provocar un trasvase modal hacia los sistemas menos dañinos, la solución que proponen consiste, sin embargo, en construir más infraestructuras, alejar las personas y las cosas, generar más transporte y potenciar el transporte por carretera.

Servicio público

En transporte, se considera servicio público toda aquélla prestación que se realiza para terceros, y aquí vale tanto que se trate de mercancías o de viajeros, de servicios prestados por una entidad pública o por una empresa privada, contratada o no por una administración, que el servicio sea colectivo o se preste de forma individual. Así, el alquiler de vehículos de carretera de uso individual o el transporte de paquetería en furgoneta se considera SP.

Sin embargo, a la hora de definir el transporte ferroviario, las limitaciones son infinitamente mayores: no se considera servicio público el transporte de mercancías, y por tanto no se considera necesario ni razonable fomentar el trasvase de la carretera al ferrocarril, porque sería, según sus definiciones, eliminar un servicio público, aunque sea una medida que beneficiaría de forma global a toda la sociedad, al público en general (solo parecen interesarse por el público "en particular"). Tampoco se considera servicio público una parte importante del transporte de viajeros, limitado ahora por el concepto de "obligaciones de servicio público", heredero del de "servicios de interés general" con que en un principio trataron de restringir su significado.

Cuando hablamos de lo público, nos referimos específicamente a un servicio que tiene que ser propiedad de la sociedad, que debe estar orientado a la satisfacción de sus necesidades y que debe contar con la participación directa de la sociedad, de los usuarios y de los trabajadores/as.

Líneas básicas

Éstas son las líneas básicas que definen el ferrocarril que proponemos, y de las que se extraen todas sus características. El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público, en el que debe primar, por encima de cualquier consideración economicista y de los intereses de unos pocos, el beneficio social que supone para el conjunto de la comunidad.

- El ferrocarril debe seguir siendo propiedad pública, porque somos los/as ciudadanos/as quienes lo hemos creado y mantenido, y porque nadie tiene derecho a arrebatarnos lo que nos pertenece.
- El ferrocarril convencional es el medio de transporte social por excelencia, prestando un servicio asequible a toda la sociedad que se beneficia directamente de este servicio e indirectamente de su respeto al medio ambiente, su menor accidentalidad y la integración territorial que fomenta. Las inversiones en infraestructuras de transporte deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional.
- Se debe dejar de invertir en nuevas líneas de alta velocidad, destinando las inversiones al ferrocarril convencional con el fin de superar el largo abandono que ha sufrido, orientándose a mejorar las líneas actuales y los servicios en ellas prestados, modernizar los sistemas de seguridad y señalización, reabrir las líneas cerradas y plantear la construcción de líneas nuevas que completen la red y ofrezcan un servicio fundamental sobre todo a zonas con menor dotación de infraestructuras y conexiones entre territorios aislados, recuperar enlaces internacionales, aumentar las frecuencias en líneas infrautilizadas y con una demanda de transporte no satisfecha, recuperar servicios (reapertura de estaciones, transporte de mercancías fraccionadas, etc.
- También es necesario plantear un cambio drástico en el modelo de transporte de mercancías, favoreciendo el trasvase modal.
- El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio; es imprescindible que se lleven a cabo las actuaciones necesarias tanto en el material como en la infraestructura, y que el mantenimiento de ambas siga estando unido.
- El ferrocarril debe recuperar el concepto de unidad integrada rueda-carril, la unidad de planificación y servicio, que responda tanto de la infraestructura como del transporte. Garantizando el mantenimiento de la infraestructura y del material remolcado, y conservando los medios comerciales y materiales (patrimonio) que permiten su viabilidad como empresa.
- Las cuentas del ferrocarril deben tener en consideración el ahorro en costes externos que supone para la sociedad: respeto al medio ambiente, servicio ofrecido a la comunidad, ocupación del terreno, cohesión territorial, menor siniestralidad, costes asociados a la congestión, etc.
- El usuario se debe beneficiar directamente de este ahorro en costes externos que supone el ferrocarril, fomentando, por medio de servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas, la utilización del medio más limpio, económico y seguro.
- Debe fomentarse la utilización del ferrocarril como medio prioritario de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas económicas y sociales, tanto para viajeros como para mercancías.
- El empleo en el ferrocarril debe contar con un marco laboral común que garantice tanto las condiciones de trabajo como la seguridad, laboral y en el transporte. La precarización del empleo tiene como consecuencia directa el deterioro del servicio y la disminución de la seguridad.

Las cuentas ecológicas del transporte

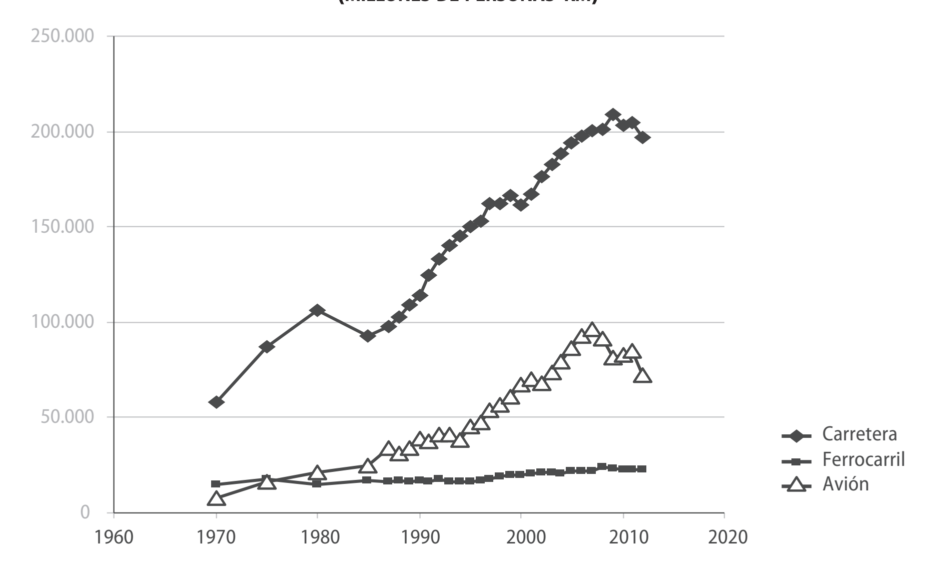
Ventajas ambientales, sociales y económicas del ferrocarril convencional

Elena Díaz, Ecologistas en Acción

Las *Cuentas ecológicas del transporte*[1] nos revelan que en los últimos 20 años (1992-2012) se ha producido un crecimiento explosivo de la movilidad motorizada, alentado por la construcción de grandes infraestructuras de transporte (fig. 1). Protagonistas de esta expansión han sido la carretera y el aéreo, además del AVE; pero la "burbuja de las infraestructuras" también ha llegado a los puertos y a las áreas metropolitanas, con la construcción de nuevas líneas de cercanías, metros o tranvías. Como consecuencia, han crecido de forma tan espectacular el número de viajes motorizados y las distancias recorridas que la "mochila"(fig. 2) con la que nos movemos es absolutamente insostenible y nos lleva a la conclusión de la inviabilidad del sistema de transporte actual. La situación es tal que hoy podemos decir que el transporte en España sufre de obesidad y que la eficiencia ambiental, social y económica del sistema se ve minada por esta hipertrofia del sector.

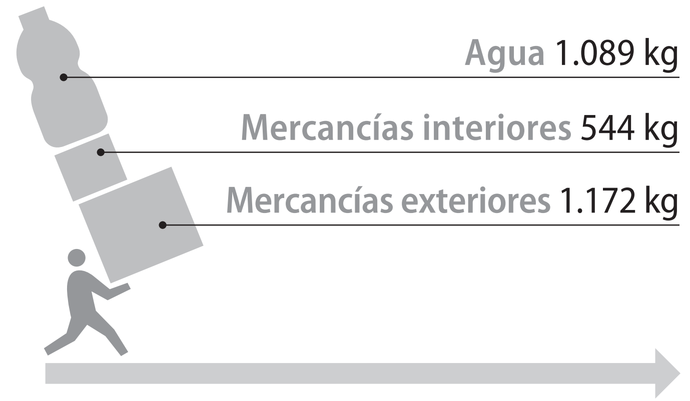
El tren convencional de media y larga distancia es el único medio de transporte que no ha participado de esta explosión, sino que ha seguido la senda opuesta del declive. El mito del AVE y la promesa de los sucesivos gobiernos de que la alta velocidad llegaría a todas las provincias, desactivó los movimientos ciudadanos que habían surgido en los años 80 y 90 en muchos lugares de la "España olvidada", contrarios al desmantelamiento del ferrocarril y que exigían una mejora del

Fig. 1. Cuatro décadas de crecimiento de la movilidad de personas (millones de personas-km)



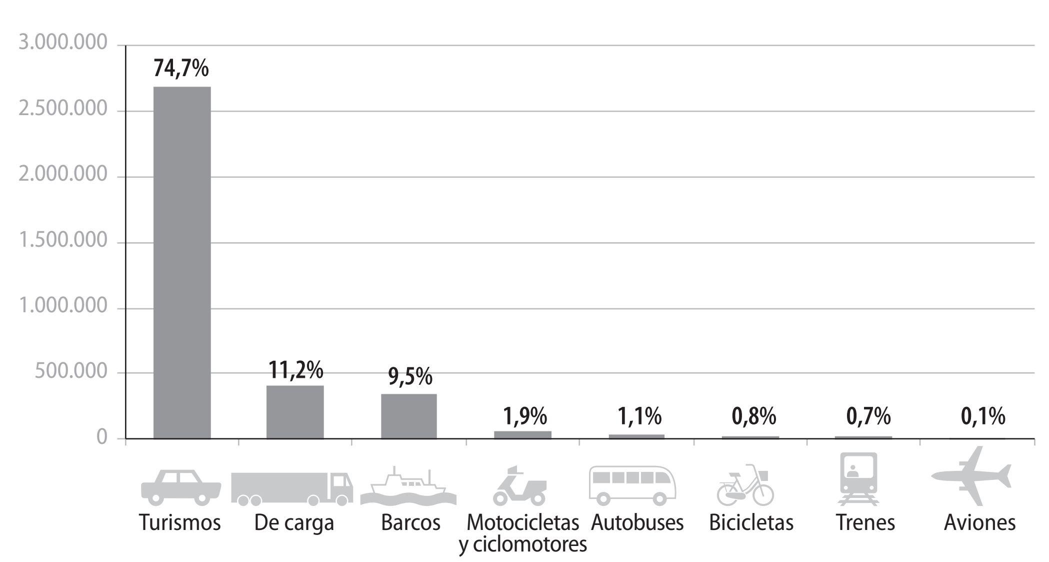
Fuente: figura 76, pag. 131 de referencia nº 1

Fig. 2. La mochila de agua y mercancías interiores e internacionales que acarrea diariamente cada habitante de España (2007)



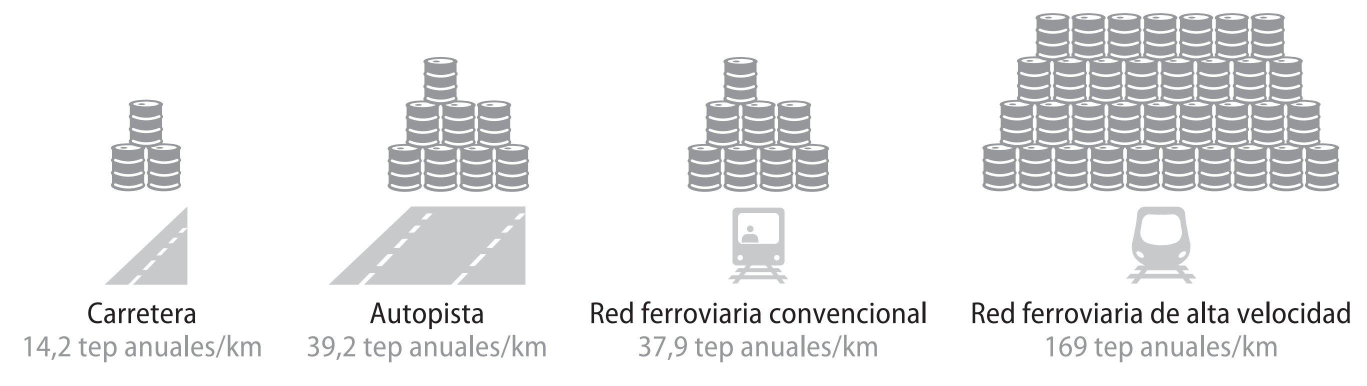
Fuente: figura 20, pág. 42 de referencia nº 1

Fig. 3. Comparación del consumo energético en la fabricación (producción de materiales y ensamblado) de vehículos en España (2012)



Fuente: fig. 46, pág. 78 de referencia nº 1

Fig. 4. Coste energético anual de las infraestructuras



Fuente: fig. 50, pág. 85 de referencia nº 1



Fig. 5. Costes (euros) individuales de desplazamiento de personas (2012)

	Costes por 100 km
Autobús interurbano	6,5
Tren[89]	8,1
Autobús urbano	9,5
Avión interior[90]	4,9-13,8
Automóvil (coste total)	18,9
Automóvil (coste directo)	5,9

Fuente: tabla 77, pág. 110 de referencia nº 1

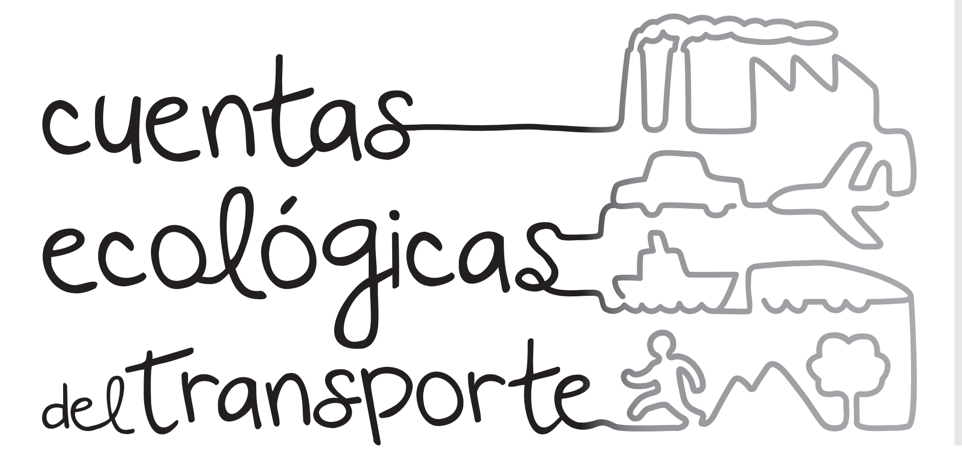
servicio ferroviario. Hoy, a pesar de que tenemos la red de alta velocidad más larga del mundo (después de China), parte del país o se ha quedado sin tren, como es el caso de las poblaciones que se encuentran en los trayectos donde el tren convencional fue sustituido por el AVE, o ha empeorado el servicio, al quedarse la red convencional tan anémica de inversiones que no se realizan ni trabajos de mantenimiento. Por eso no es extraño que la cuota del ferrocarril en el conjunto de los medios de transporte haya seguido bajando hasta situarse en las cotas más bajas de los países de la U.E. y de toda su historia. Los viajes en tren representan sólo el 1,3% del total de viajes realizados y el 3,1% de los km recorridos por persona. En el caso de las mercancías su cuota se sitúa en el 2,5% de los Km recorridos por tonelada transportada.

Frente a esta realidad, las cuentas revelan la potencial eficiencia energética del tren, tanto para mover viajeros (2 kep/100personas-km frente a 3,3 kep del coche) como mercancías[2] (1kep/100toneladas-km frente a 2,8 kep del camión); pero también sacan a relucir otros datos como el coste energético de la fabricación de los vehículos (fig. 3) y de la construcción de las infraestructuras (fig. 4). En ambos casos el consumo de energía del ferrocarril es menor, aunque resalta el disparatado coste económico y energético de la red de alta velocidad que casi multiplica por 5 el del ferrocarril convencional.

El ferrocarril también tiene menor dependencia del petróleo que el resto de medios de transporte, fruto de la electrificación de gran parte de la red, lo que contribuye a disminuir un poco más sus emisiones de CO_2 y de otras sustancias contaminantes, que ya, por su mayor eficiencia energética, están por debajo de otros medios motorizados, como el viario y el aéreo. Asimismo su impacto sobre el territorio por el que circula es menor, ocupando actualmente su infraestructura un espacio incluso inferior al de los aeropuertos.

Si nos centramos en la esfera social, aunque los impactos del transporte son más difíciles de evaluar y valorar, sí se puede afirmar que en aquéllos casos en que se han podido cuantificar, las ventajas del ferrocarril también se hacen notar. En primer lugar, la exposición al riesgo de accidentes es infinitamente menor en el modo ferroviario. Otros aspectos, como el tiempo dedicado al transporte[3], el empleo inducido, el coste económico (fig. 5), tanto individual como del conjunto social, la accesibilidad o la comodidad del viaje también son favorables al tren, sobre todo si se evalúan, como hacen las cuentas, desde un punto de vista global.

Sin embargo, del estudio mencionado también se deduce que la eficiencia real de los medios colectivos depende de la manera en que encajen en el sistema global del transporte, por la incidencia que ello tiene en su grado de ocupación y, por tanto, en su consumo por persona/km. En la situación actual de deterioro, la baja ocupación del ferrocarril convencional en muchos trayectos y su incapacidad de competir con el automóvil, le encarece y le hace perder eficiencia energética y utilidad social, lo que "justifica" el cierre de líneas por falta de demanda. La conclusión que podemos extraer es que sin cambiar el modelo de transporte, "lo colectivo" no siempre es mucho más eficiente. Dicho de otra manera, *"sin modificar el modelo territorial, social y económico que conforma el transporte, no es posible dar un vuelco drástico a la eficiencia pasando de la movilidad individual motorizada a la colectiva"*[4].



Notas y referencias

1 Alfonso Sanz, Pilar Vega y Miguel Mateos. *Cuentas ecológicas del transporte.* Ed. Libros en Acción. Madrid, 2014. Analiza la evolución del sistema de transporte en España de 1992 a 2012, integrando las esferas física, ambiental, social y monetaria y teniendo en cuenta el ciclo de vida completo de cada uno de sus elementos (de la cuna al vertedero).

2 kep = kilogramo equivalente de petróleo (asimilable a litros de gasolina)

3 En el caso del tiempo dedicado al transporte, se suman al tiempo de desplazamiento, el "tiempo virtual" u horas de trabajo que se necesitan para poder pagar los servicios, infraestructuras y vehículos que se emplean y el "tiempo parásito" requerido para el aparcamiento, acceso hasta el vehículo, mantenimiento, lavado, espera en las estaciones, gestiones... Sumados dan 11 h/hab/año en tren y 206 h/hab/año en automóvil.

4 Sic. *Cuentas ecológicas del transporte.* Página 151

Tren convencional, alternativa todavía útil al *colapso* que se nos avecina

Mariano González, Ecologistas en Acción

Nos encontramos en un contexto de cambio y fuerte transformación global. Y no únicamente por la situación crítica en la que se encuentra el sistema financiero, y por ende la economía productiva. El deterioro ecológico, cuya máxima expresión es el calentamiento global y el caos climático en ciernes, junto con el agotamiento de los combustibles fósiles, determinan para algunos/as de nosotros/as factores más determinantes en la transformación que estamos viviendo, que las variables exclusivamente económicas o financieras que acaparan la mayor parte de la atención mediática y de los discursos políticos. Y si bien es cierto que lo más deseable sería que el ser humano iniciara conscientemente una profunda transformación socioeconómica para evitar agravar aún más el calentamiento global, y sus catastróficas consecuencias, lo más probable es que sea el agotamiento del petróleo el que marque el ritmo de los cambios y transformaciones que se sucedan en la economía y en nuestras sociedades. Con una explotación de petróleo en caída libre, como se avecina que suceda en algún momento de la década o el lustro siguiente, la globalización económica y todo lo que ello significa -cómo deslocalizaciones industriales, transporte y distribución de mercancías a grandes distancias o configuración territorial primordialmente urba-metropolitana, por citar solo unas pocas- no solo se tambaleará inicialmente, sino que empezará su declive tal y como lo conocemos ahora hacia un nuevo estadio, caracterizado probablemente por un repliegue hacia escales más locales y más rurales.

Con un sistema de transportes dependiente en torno a un 90% del petróleo, con el resto de necesidades humanas fuertemente demandantes también de energía (vivienda, industria, etc.) y sin una alternativa energética viable ante el agotamiento del petróleo convencional (en términos de energía neta absoluta disponible, versatilidad y calidad), su colapso resulta inevitable. Los únicos sustitutivos conocidos para el transporte: electricidad, hidrógeno, agrocombustibles, biolíquidos, gas natural o biogás, son claramente insuficientes en el aporte de energía neta que actualmente insufla el petróleo, al menos bajo las leyes biofísicas que rigen la vida y el universo. El solo hecho de intentar su expansión ilimitada tendría unos ingentes costes de inversión y unos catastróficos impactos ambientales, por no hablar de las terribles implicaciones sociales que supondría dedicar cultivos para alimentar motores y no seres humanos; en el caso por ejemplo de los agrocombustibles[1].

Así pues la enorme infraestructura -global, estatal, regional y local- que da soporte a los medios basados en el motor de explosión (carretera, aviación y transporte marítimo) entrará en una espiral de infrautilización y abandono



acoplada a la espiral de encarecimiento y agotamiento paulatino del petróleo, una vez se traspase el denominado pico del petróleo, o caída constante de la explotación, previsto que tenga lugar durante el próximo lustro. El proceso, en todo caso, de fuerte transformación y/o colapso, no tendrá lugar en unos pocos años, sino que será paulatino y llevará décadas.

Y si la configuración territorial -tanto global, como regional y metropolitana- ha ido de la mano del desarrollo de un sistema de transporte que permitía y reforzaba los procesos de globalización económica, de los que a su vez se retroalimentaba, cuando el sistema de transporte colapse la ordenación territorial se resquebrajará a la par, desatando consecuentemente importantes transformaciones territoriales.

Así, en el Estado español es probable que se produzca un retorno poblacional a las zonas rurales y un paulatino abandono de las grandes urbes y metrópolis, es especial de las zonas periurbanas y residenciales dispersas construidas en las últimas dos décadas, en las que el abastecimiento y el acceso a servicios básicos se verán dificultados en una proporción similar al incremento de los costes del transporte.

Ante este escenario (nada atractivo pero inevitable) de colapso, se podrían por el contrario acometer medidas para adaptarse paulatinamente a una menor disponibilidad de petróleo, y mitigar en la medida de lo posible los impactos territoriales y socioeconómicos derivados del mismo.

En lo que se refiere a cómo será el sistema de transporte en las próximas tres décadas, y es algo en lo que coinciden todos los pronósticos y análisis de las instituciones y agencias europeas e internacionales, la electrificación tendrá un peso muy superior que en la actualidad. Sin embargo, y aquí es donde se produce el desencuentro ideológico con la mayor parte de estas agencias e instituciones, no creemos que esa electrificación dé ni de lejos para sostener la misma cantidad de personas y mercancías desplazadas en la actualidad.

Teniendo a su vez en cuenta que los medios públicos colectivos de alta capacidad bien gestionados resultan mucho más eficientes que los diseñados para transportar pocas personas o mercancías, el tren convencional:

- Podría resultar un medio óptimo para el desplazamiento de personas, tanto en áreas metropolitanas como en recorridos interurbanos.
- Podría tener un gran potencial para desplazar mercancías. Actualmente el Estado español ostenta uno de los menores ratios europeos en el transporte ferroviario de mercancías, con apenas un 2,5% de la cuota modal de mercancías desplazadas internamente.
- Dispone todavía, y a pesar del abandono político de las últimas décadas, de una extensa red que conecta municipios y es capaz de vertebrar una gran parte del territorio, y no solo las capitales de provincia; como conecta únicamente el AVE. Ante un retorno poblacional a las zonas rurales en las próximas décadas esta vertebración cobra una trascendencia incluso mayor.
- Podría ser un medio con un gran potencial para recorrer grandes distancias y servir para desplazarse internacionalmente, uniendo distintas capitales europeas mediante servicios nocturnos y coches cama.

Todas estas fortalezas del tren convencional ante el venidero contexto de escasez energética, se encuentran por el contrario amenazadas por las políticas de transporte aplicadas desde los años 90 por los distintos gobiernos españoles, y también por las políticas impulsadas desde la misma Unión Europea. Como se describen en otros artículos de esta revista, los planes de infraestructuras y las inversiones públicas no han ido destinadas desde entonces a fortalecer y mejorar la red de tren convencional, sino todo lo contrario: a su progresivo desmantelamiento, cierre de líneas, estaciones y servicios, entre ellos los nocturnos (de los que apenas queda algún vestigio); como consecuencia de la desinversión y el abandono premeditado para impulsar el AVE.

Sin embargo, la situación, aunque crítica, todavía es abordable: aún se mantiene una gran parte de la red ferroviaria, y si se derivaran inversiones (de los kilómetros de alta velocidad pendientes de construir, por ejemplo) hacia la mejora y mantenimiento de la infraestructura y los vehículos de tren convencional se podría proporcionar un servicio adecuado sin excesivo sacrificio.

La situación es por tanto reversible. Lo que hace falta es una voluntad política que *consciente* de los retos venideros y *comprometida* con las alternativas más justas socialmente, impulse y defienda una nueva Política de Transportes, en la que se priorice al tren convencional frente al resto de medios (AVE, carretera y aviación).

Una nueva política que no estará exenta de grandes conflictos si es radicalmente coherente: asumir el giro político de dejar de apoyar, subvencionar y beneficiar a las grandes constructoras de infraestructuras, fabricantes de automóviles, compañías aéreas y todos sus satélites económicos, financieros y mediáticos, supondrá enfrentarse a todos los resortes reaccionarios que pondrán en marcha para evitar perder los privilegios adquiridos en las últimas décadas. No será ni fácil, ni grato, ni sencillo. No hacerlo por el contrario implicará incrementar el sufrimiento social en un futuro no muy lejano y renunciar a la poca capacidad de maniobra de la que todavía disponemos para adaptarnos a un contexto muy convulso para el ser humano. No es así momento para actitudes conservadoras. El escaso tiempo del que disponemos nos exige asumir los riesgos inherentes de toda transformación socioeconómica de calado. Sino asumimos los riesgos derivados de confrontar los enormes conflictos políticos derivados de esta confrontación, asumamos que la adaptación al nuevo contexto se hará a costa de un mayor sacrificio humano y de una enorme desigualdad económica.

Notas y referencias

1 Teniendo en cuenta además que tan desacertado intento ocurriría en un contexto global en el que la producción mundial de alimentos se verá fuertemente disminuida.



Los trenes nocturnos y el "Todo AVE"

La plataforma europea *Back on Track* se moviliza a favor del tren normal

José Luis Ordóñez, Ecologistas en Acción

Una de las formas del transporte público colectivo ferroviario es el tren nocturno. Este tipo de tren ha sufrido en España un fuerte recorte debido a la política del ferrocarril elitista seguida por los gobiernos del "Todo AVE". Los trenes nocturnos facilitan los desplazamientos entre ciudades separadas por unos 800 a 1.600 km, mientras que los diurnos, junto a los trenes de cercanías y trenes regionales de las aglomeraciones urbanas, permiten los desplazamientos hasta los 800 km.

Entre los aspectos positivos de los trenes nocturnos se cuentan el ahorro de una noche de hotel y la llegada a primera hora de la mañana al centro de la ciudad de destino, sin soportar las prolongadas estancias en los aeropuertos ni sufrir los atascos del tráfico de automóviles tratando de alcanzar el centro urbano. A esto deben añadirse las ventajas ambientales que proporciona el tren normal, junto a los modos peatonal y ciclista, dentro del sistema multimodal de transporte.

En España, los gobiernos del "Todo AVE", además de haber recortado el número de trenes nocturnos los han tratado de transformar en trenes de lujo. Los servicios actuales con trenes nocturnos son los de "Rías Gallegas" de Madrid a Ferrol, A Coruña, Pontevedra y Vigo; "Alhambra", de Barcelona a Granada; "Galicia", de A Coruña y Vigo a Barcelona; "Lusitania", de Madrid a Lisboa; y "Surexpreso", de Lisboa a Valladolid y París. Estos dos últimos se realizan mediante la colaboración de las empresas públicas Renfe y Comboios de Portugal.

Estos trenes utilizan coches Talgo, de los tipos 4, 5 y 6, así como coches Talgo 7, de última generación, y cuando han de cambiar de ancho, entre las vías de ancho ibérico y las de ancho normal europeo, se sirven del conocido sistema de rodadura desplazable. En todos los casos, estos trenes nocturnos necesitan la tracción de una locomotora eléctrica, y a veces diesel, si circulan por líneas no electrificadas, y Renfe los denomina "tren-hotel".

En Alemania los trenes nocturnos se conocen con el nombre de "EuroNight" y conectan con Austria, Chequia, Italia, Países Bajos, Suiza, Polonia, Eslovaquia, Hungría, Croacia y Eslovenia, además de disponer de relaciones en el interior del propio territorio. Desde Hamburgo, Núremberg y Colonia se puede viajar a Viena, en Austria. El "EuroNight Jan Kiepura" conecta Colonia y Berlín con Varsovia, en Polonia. El "EuroNight Kalman Imre", conecta Múnich con Salzburgo y Viena, en Austria, y con Budapest, en Hungría. El "EuroNight Lisinski", viaja desde Zagreb, en Croacia, Liubliana, en Eslovenia y Villach, en Austria, hasta Múnich, en Alemania. Y el "EuroNight Metropol", relaciona Alemania, Chequia, Austria, Eslovaquia y Hungría, entre Berlín y Budapest.

Entre Alemania y Suecia, el tren "Berlin Night Express" enlaza Berlín con Malmö durante el verano. El tren llega desde la capital alemana a Sassnitz, en el norte de Alemania y, completo, cruza el Mar Báltico en barco hasta el puerto sueco de Trelleborg, y, desde allí, por ferrocarril, llega a Malmö en menos de 10 horas. También hay trenes nocturnos entre Italia y Austria, entre Suiza y Austria, entre Hungría y



Rumanía, entre Serbia y Grecia, y entre Noruega y Suecia.

Mayor participación del tren normal

Es sabido que el incremento de la participación del tren normal en la distribución modal del transporte, tanto en la movilidad de las personas como en la de las mercancías, contribuye al ahorro energético disminuyendo la importación de combustibles fósiles. Así mismo, la electrificación ferroviaria permite utilizar en el transporte la electricidad originada por las energías renovables aumentando la independencia energética y mejorando la calidad del aire. También el mayor uso del tren normal logra disminuir la cantidad de suelo ocupado por las infraestructuras para el transporte y la fragmentación territorial que originan.

La plataforma europea *Back on Track*, de la que Ecologistas en Acción forma parte, convocó del 19 al 21 de junio de 2015, tres días de acción, en los que participaron más de una docena de ciudades europeas, de seis Estados diferentes, en coordinación para protestar contra la sistemática y progresiva eliminación de servicios nocturnos ferroviarios en toda Europa, y exigir un giro de 180 grados de la política ferroviaria comunitaria y de los distintos Estados Miembros.

Madrid, París, Berlín, Copenhague, Viena y varias ciudades más, entre ellas Cuenca, Alcoy y Pamplona, fueron escenario de acciones en defensa del tren normal, público, social, de calidad y asequible, y, de forma particular, de los trenes nocturnos. En la estación de Madrid-Chamartín hubo curiosos fantasmas buscando el tren nocturno (fantasma) eliminado entre Madrid y Barcelona, mientras varias personas, en pijama, trataban de localizar su coche cama en el andén, en la tarde del 19 de junio y dentro de las acciones llamativas efectuadas esos días de lucha europea.

Los cierres de líneas de ferrocarril normal y el recorte de servicios ferroviarios que sufrimos en España, son desmedidos, pero no son un fenómeno aislado, sino que forman parte de la política de la Unión Europea, y otros Estados capitalistas, de favorecer los negocios privados a costa de los servicios públicos. Frenar la eliminación de líneas y servicios ferroviarios normales, y en especial de los trenes nocturnos, y apostar por una red ferroviaria normal, pública y de calidad, ha motivado la creación de la plataforma europea *Back on Track*, de la que forman parte distintas organizaciones políticas, ecologistas y sindicales de España, Alemania, Dinamarca, Francia y Suiza.

La fantasía del "Todo AVE" ha sido alimentada sin interrupción por los sucesivos gobiernos estatales desde 1986. Y recientemente, el Informe de la Comisión Técnico-Científica para el estudio de mejoras en el Sector Ferroviario, publicado en junio de 2014, documento oficial del Ministerio de Fomento, muestra el desencanto alcanzado en el Gobierno de España sobre dicha quimera. En este informe se señala que: "es urgente reconsiderar todas las obras, en marcha y previstas, en líneas de alta velocidad".

85% de los viajes en trenes de cercanías

Pero incluso tras haber llegado a esa conclusión, y en un intento de man-



tener el mito del "Todo AVE", desde el Ministerio de Fomento se esfuerzan en repetir que las líneas españolas de alta velocidad son una de las mejores cartas de presentación de España ante el resto del mundo, matizando, por si acaso, que solamente en lo referido a los aspectos de la "calidad constructiva y tecnológica". Porque, en lo relativo al servicio ferroviario, han decidido ocultar la realidad, al constatar que mientras se han efectuado en España, en 2013, 458,11 millones de viajes en los trenes de cercanías, el 87,8 por ciento del total de viajes en Renfe, sólo se han realizado 14,8 millones de viajes en los trenes de alta velocidad, el 3,2 por ciento. Ese desfase es aún más grave si se toma en consideración que desde 1986 hasta 2015 se han invertido más de 50.000 millones de euros en líneas de alta velocidad y unos 1.400 millones en líneas de cercanías.







La polémica sobre la inversión multimillonaria en las líneas de alta velocidad se reactivó durante el primer semestre de 2015 de la mano del estudio de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada, Fedea, presentado el 26 de marzo de dicho año, donde se cuestionó la viabilidad de los principales corredores de alta velocidad en servicio. La controversia se infló aún más con el informe de fiscalización de las infraestructuras ferroviarias en el período 2011 y 2013 del Tribunal de Cuentas, dependiente del Parlamento Español y supremo órgano fiscalizador de la gestión económico-financiera del sector público, aprobado el 30 de abril de 2015, pues señala que el actual modelo de financiación de las líneas de alta velocidad arroja una "importante incertidumbre sobre la viabilidad económica a largo plazo" de estas infraestructuras para el transporte, dado su "elevado endeudamiento".

Según estos análisis, no es posible compensar la multimillonaria inversión realizada, ni siquiera contabilizando los beneficios indirectos, como los derivados de los ahorros de tiempo, la descongestión en las carreteras o el coste evitado en trayectos de avión. La clave, aducen, es que el nivel de demanda no es, ni será, suficiente para generar los ingresos necesarios para esa compensación. Mientras que en España se efectúan 11.800 viajes por cada kilómetro de vía de alta velocidad en Japón se contabilizan 158.121 viajes y en Francia, 61.400.

Esta nueva actitud ante el "Todo AVE" de administraciones públicas, universidades y otras entidades, que se refleja en los documentos citados recoge los planteamientos efectuados durante años por la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril, donde participaba activamente Ecologistas en Acción, en la movilización de las plataformas ciudadanas que la integraron bajo el lema "Por un ferrocarril público y social, seguro y sostenible".

De “quien no tiene, no paga” a la tarifa cero

Mari Arrabalí, Enrique García, Manuel S. Bayona y David Muñoz (Gentes de Baladre)

Las dificultades de acceso al transporte implica, para las personas, una situación de ser doble o triplemente excluida. Al convertir el transporte en negocio, donde los costes se tienen que cubrir por quienes lo usan. La idea de un derecho universal a la movilidad/transporte dentro de la ciudad, la comarca, el territorio,... tal y como ahora lo es la sanidad o la educación; entendemos es una necesidad que hemos de retomar. En un contexto de creciente necesidad de la movilidad dentro y entre ciudades, con los recursos fragmentados y las personas obligadas a desplazamientos forzados (principalmente por la precariedad creciente), la movilidad se debería incorporar entre los derechos básicos que sí o sí tenemos que conseguir para TODAS las personas.

Además de las luchas por evitar la construcción de grandes infraestructuras de transporte, como líneas de alta velocidad o vías de alta capacidad, las luchas sociales vinculadas al transporte han ido encaminadas a defender el mantenimiento de un servicio público y de calidad, a evitar su encarecimiento o a hacerlo económicamente accesible para la población, y en especial para los sectores más desfavorecidos. A lo largo de esta revista hemos visto como la lógica impuesta desde el poder en materia de transporte va precisamente a erradicar lo poco que le queda de público al servicio ferroviario, dando paso al negocio privado y elitista de la Alta Velocidad. Las luchas sociales en materia de transporte no han sido sucesos aislados, y se encuentran en distintos puntos de la geografía mundial y en distintos momentos. Podríamos relatar cientos de ellas, pero hemos elegido dos en concreto: una en Gasteiz en los años 80, que aunque limitada a su término municipal fue exitosa, y otra más reciente en Brasil: las movilizaciones por el Passe Livre. Pensamos que ambas luchas, aunque distintas y alejadas en el espacio-tiempo contienen, por el contrario, importantes aprendizajes y contenidos que nos deberían ser útiles en las estrategias para lograr un tren de calidad y accesible para todas, en el que no sólo se incluyen los de media o larga distancia, sino también las redes de cercanías, transporte esencial para miles de personas en las áreas metropolitanas del Estado español.

Movimientos más actuales y próximos, podrían ser la plataforma Madrid en Transporte Público, que desde hace dos años lleva luchando por frenar los recortes en el transporte público madrileño, y conseguir la aprobación de un Abono Social para las personas con menores recursos económicos. Y la plataforma Stop Pujades que surge para frenar la subida de tarifas propuesta por la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) a finales de 2013. Ambas plataformas se caracterizan por tener una nutrida, heterogénea y extensa representación social: desde asociaciones vecinales y asambleas del 15M, a organizaciones ecologistas y sindicales (en especial del transporte), a organizaciones y partidos políticos.

Gasteiz, años 80

En la década de los ochenta, en la ciudad de Gasteiz, se dieron muchas luchas por la GRATUIDAD del transporte para las personas sin recursos. Aquellas acciones directas pretendían colocar en la lucha social y política del momento la importancia de la gratuidad del transporte, desde la lógica de: "Quien no tiene, no paga". En más de una ocasión se tomaron autobuses urbanos por parte de activistas, que





colocaban las pancartas reivindicativas y realizaban todo el recorrido sin abonarlo. En alguna ocasión, por iniciativa del conductor terminábamos en la comisaría de policía; en otras hacíamos sin problemas el recorrido completo.

Pero fue en febrero de 1984 cuando se consolidó el derecho al transporte gratuito para todas las personas de Gasteiz cuyas rentas fuesen consideradas bajas, según un baremo de ingresos mínimos. En esos primeros días de febrero, después de tres largos meses terminaba un Encierro, por parte de la Asamblea de Paradas de Gasteiz, en la Iglesia de San Miguel de aquella ciudad. En aquella ocasión el encierro respondía a la necesidad de eludir la represión, tras una acción directa contra el INEM, donde se había retenido al director de esa institución durante unas horas para denunciar la gravedad de la situación de las gentes desempleadas. Del encierro salimos con un acuerdo con la policía que nos daba una hora para desalojar el edificio si dejábamos libre a Cesar Milano (director provincial del INEM). Al salir de allá, fuimos conscientes que teníamos que eludir la cárcel de alguna manera y decidimos encerrarnos en la Iglesia de San Vicente.

Esto sucedía a finales de noviembre de 1983, luego pasaría todo el mes de diciembre, con sus festividades, que nos trajeron muchísima solidaridad. Lo que empezó como una acción para eludir la represión, se fue convirtiendo en la gran posibilidad de conseguir Derechos Sociales. Así fue como de menos a ¡más! fuimos sacando nuestras reivindicaciones ante la ciudadanía y, por supuesto, ante las distintas instituciones de la ciudad, entre ellas el Ayuntamiento. Se podría decir que el tiempo jugaba a nuestro favor, porque cada día que pasaba recibíamos más y mayor solidaridad, y eso se traducía en más ganas por conseguir el máximo de nuestras reivindicaciones históricas.

Entre estas reivindicaciones estaba la de TRANSPORTE GRATUITO para quienes carecíamos de recursos económicos. Con el nuevo año (1985), finalizando el mes de enero, se concretó nuestra demanda en un derecho regulado por el Ayuntamiento. Se daría a toda persona con bajos recursos un carnet, renovable cada seis meses, para poder viajar gratuitamente en los autobuses del municipio e igualmente ese carnet nos posibilitaba entrar gratuitamente en las instalaciones deportivas y en las piscinas municipales. En febrero salimos del encierro de San Vicente y la amenaza de la represión se había esfumado.

Entonces creímos que ese derecho al transporte gratuito podría extenderse por más municipios de Euskal Herria y del Estado español. A todos los grupos de Baladre les contábamos lo sucedido y explicábamos cómo era el funcionamiento del carnet. En alguna otra ciudad se intentó puntualmente tomar algún autobús reivindicando este derecho, pero no llego a cuajar en más intentos posteriores.

Durante los años noventa, tras la llegada de textos que hablaban de las experiencias de las amigas de AC! (organización de personas desempleadas de Francia) y de las alemanas del Movimiento BAG (contra el empobrecimiento), en algunas grandes ciudades se sacaban pegatinas reivindicando la gratuidad del transporte, pero en acciones sin continuidad, muy coyunturales y puntuales. Muchas leían el libro de Las Paradas Felices (donde relataban sus experiencias de viajar gratis en trenes y autobuses enseñando una tarjeta de precaria o empobrecida, que daban los mismos colectivos de personas empobrecidas y paradas) y se sentían con ganas de intentar viajar gratis en trenes y buses, pero esas iniciativas eran muy aisladas y nunca se sostuvieron lo suficiente como para hablar de una actividad continuada y menos de un movimiento por el transporte gratuito. Con el nuevo siglo naciendo y como de la mano del Movimiento Anti-Globalización, se repitieron acciones y campañas por el transporte gratuito, que no pasaron de actos aislados y muy puntuales.

Con el incremento estructural del colectivo de personas empobrecidas y excluidas por lo económico, en los llamados Servicios Sociales (SS) se fueron asumiendo de manera asistencial los bonos de transporte reducido o gratuito para familias empobrecidas. Se reconoce la necesidad del acceso al transporte urbano, pero no se posibilita la universalización, el derecho para todas las personas, sino que se hace pasar a las familias sin recursos, empobrecidas, por el filtro y el embudo de la caridad y el control social. Las concesiones de estos bonos de transportes por medio de análisis de casos individuales, son por tiempos cortos, implican una constante revisión y en algunos casos la renovación periódica del bono.

Aquel derecho que conseguimos en febrero de 1985 en la ciudad de Gasteiz, quedó como excepción. En lugar de ir hacia formas de universalización del derecho a la movilidad, se consolidó la dinámica de la indivi-

dualización de casos para cubrir esta necesidad de acceso al transporte de quienes carecemos de recursos básicos, mediante los SS de cada pueblo o ciudad, que gestionan unos recursos reducidos para dar algunos bonos de transporte gratuitamente, por meses o días. Lo mismo que hacen cuando una persona sin recursos tiene que viajar a otra ciudad, por razones personales, solo en base a esa excepcionalidad se concede la gratuidad del billete (el pago del mismo por parte de los SS).

Atrás quedan muchas horas de debates, multitud de acciones aisladas, de multas y represión; pero el derecho al transporte gratuito para quienes carecen de recursos sigue siendo un objetivo urgente de conseguir.

Brasil, 2011

Lo que sigue a continuación son partes del último libro de Raúl Zibechi[1] (Descolonizar la rebeldía), en el que describe la lucha en Brasil del Movimento Passe Livre. Como dijimos en la introducción, nos parecía de sumo interés colocar en el centro esta experiencia de lucha. Esperamos que nos dé claves y estrategias de organización y acción, para configurar luchas sociales encaminadas a evitar el modelo de tren elitista que se nos está imponiendo desde el poder, lograr tarifas accesibles económicamente para todas y como mínimo la gratuidad para las personas empobrecidas.

El Movimento Passe Livre (MPL) se trató de un movimiento de estudiantes pobres y de clase media baja, de colegios secundarios y de universidades, pertenecientes a familias de trabajadores precarios y desempleados, en las que el presupuesto de transporte representaba el 30 por ciento del salario mínimo. Las asociaciones estudiantiles, distanciadas de la vida cotidiana de los estudiantes, no jugaron ningún papel en un movimiento caracterizado por su rápida radicalización, protagonizado por personas que nunca habían participado en manifestaciones. Esos jóvenes sin experiencia política pero acostumbrados a desafiar a las autoridades (colarse en los autobuses, bailar samba y beber en las plazas, danzar capoeira y escuchar pagode en espacios públicos) rechazaron la 'dirección' de las entidades que los representaban y de los partidos, pero estaban en primera fila en los cortes de calles resistiendo a la policía (Nascimento, 2011)[2].

Las multitudes estudiantiles rechazaron a las entidades que decían representarles y tomaron decisiones sin mediaciones, en torno a las tareas comunes a todas. En los bloqueos que se extendieron por toda la ciudad se realizaron asambleas que sólo decidían por consenso y rechazaron la creación de comisiones, funcionando de modo estrictamente horizontal con la expresa voluntad de 'evitar la formación de una nueva burocracia estudiantil en las calles' (Nascimento, 2011: 9). Sin embargo, la sensación dominante entre quienes se manifestaron asegura que perdieron en el terreno institucional lo que habían ganado en las calles.

En efecto, militantes de las organizaciones estudiantiles 'oficiales' se proclamaron representantes del movimiento y negociaron un acuerdo con el municipio que contribuyó a la desmovilización sin haber conseguido ninguno de los objetivos de las movilizaciones (Saraiva, 2010: 65). Diversos análisis coinciden en que si bien los militantes de partidos de izquierda fueron directamente responsables de la convocatoria de la primera manifestación en Salvador, cuando el movimiento se masificó se colocaron a un costado esperando el agotamiento de las movilizaciones (Nascimento, 2011).

En paralelo se desarrollaba, desde el 2000, la Campanha pelo Passe Livre Estudiantil en Florianópolis, aunque ya había pequeños grupos en São Paulo y otras ciudades que enarbolaban la misma demanda. Los jóvenes de Florianópolis, como los de muchas ciudades, hicieron circular el vídeo del cineasta argentino Carlos Pronzato, Revolta do Buzu, que resultó un estímulo para sus colectivos. En mayo de 2004 el municipio decidió un aumento del precio del transporte, que ya acumulaba aumentos del 250% en los diez últimos años. La movilización consiguió la anulación del aumento luego de diez días de grandes manifestaciones que llegaron a cerrar los puentes que unen la isla con la parte continental de la ciudad en las horas de tránsito más intenso, y de acciones directas como saltar los molinetes, abrir las puertas traseras de los autobuses para que los usuarios ingresaran sin pagar, con asambleas en numerosos espacios públicos (Cruz y Alves, 2009).

Aunque las instituciones estudiantiles y los partidos políticos no jugaron un papel destacado, al igual que en Salvador, debe señalarse el papel jugado por el CMI, expresión brasileña de Indymedia, en la difusión de las manifestaciones, de sus demandas y de los discursos de los protagonistas. Cuando los grupos existentes en diversas ciudades decidieron crear una organización nacional, el CMI jugó un papel importante en la coordinación y comunicación de los grupos, lo que permitió convocar el primer encuentro durante el Foro Social Mundial 2005, en Porto Alegre, sin contar con ningún aparato que los apoyara (Coletivo Maria Tonha, 2013) (...) El mismo día en que nació el MPL federal, la Plenaria Nacional aprobó un documento en el que se proclama 'autónomo, independiente y apartidario pero no antipartidario', y que define su objetivo estratégico como: 'la transformación de la actual concepción del transporte colectivo urbano, rechazando la concepción mercantil del transporte y abriendo la lucha por un transporte público gratuito y de calidad para el conjunto de la sociedad, fuera de la iniciativa privada' (Movimento pelo Passe Livre, 2005). A ese conjunto de definiciones sólo habría que agregar, como se verá en los siguientes documentos del movimiento, las prácticas centradas en la acción directa y un horizonte anticapitalista.

El MPL nace con dinamismo y presencia en las principales ciudades de Brasil y mantiene la iniciativa durante un par de años, luego entra en un período de reflujo –como todos los movimientos del país- para retornar con fuerza hacia fines de la década. Para comprender un movimiento no es suficiente con observar y analizar sus expresiones públicas, las manifestaciones y acciones de calle, los congresos y encuentros, las declaraciones y programas que defiende, sino internarse en su mundo interior, en las relaciones que establecen sus miembros, en el carácter de sus encuentros y reuniones, para poder comprender la cultura que

anima a ese sector social, sus modos de ver el mundo, las relaciones sociales en que se inserta. En el caso del MPL seguiremos su evolución a través de los principales eventos y campañas y nos aproximaremos a lo que sucedía en su interior, o sea las relaciones cara a cara en la vida cotidiana del movimiento.

Luego de su fundación se convocan varias jornadas de lucha y el II Encuentro Nacional realizado en julio de 2005 en Campinas.

El 26 octubre el MPL convocó una jornada de luchas en conmemoración de la aprobación del pasaje gratuito para los estudiantes en Florianópolis, fecha que se convirtió en el Dia Nacional de Luta pelo Passe Livre. La jornada se realizó en trece ciudades incluyendo tres manifestaciones en São Paulo y se lanzó un periódico nacional distribuido en diez ciudades. Las movilizaciones oscilaron entre un centenar y 500 personas y en algunas ciudades se quemaron molinetes (Passe Livre, 2005b). El año siguiente se realizó el II Encuentro Nacional, entre el 28 y el 30 de julio, en la Escuela Nacional Florestan Fernandes, del MST, en São Paulo. Fue un encuentro decisivo ya que se consiguió consolidar el movimiento y se decidió reivindicar el pasaje gratuito para toda la población, no sólo para los estudiantes.

En el encuentro participaron 160 militantes de trece colectivos que formalizaron un pacto federal en base a los principios de horizontalidad, autonomía, independencia y la toma de decisiones por consenso, pero a su vez decidieron la creación de grupos de trabajo de comunicación, organización, apoyo jurídico y un grupo de estudio sobre transporte. En este punto la charla del ingeniero Lúcio Gregori, que fue secretario de Transporte entre 1990 y 1992 en la gestión municipal de la entonces militante del PT Luiza Erundina en São Paulo, contribuyó a profundizar la comprensión de la problemática entre los militantes más activos. Gregori sostuvo la tesis de que el transporte debe ser un servicio público y por lo tanto gratuito. Desde el momento que se cobra por la tarifa se crea un mecanismo que divide entre quienes pueden usarlo y quienes no pueden, por lo que la tarifa privatiza algo que es común a todos como el transporte. Recordó que ni la salud ni la educación son pagas y que del mismo modo el transporte debe ser costeado por quienes se benefician del servicio, 'la clase dominante que necesita del transporte colectivo para que sus empleados se trasladen hasta el lugar de trabajo' (Movimento Passe Livre, 2006).

En este punto, el movimiento produce un viraje importante. Por un lado las luchas habían menguado, los grupos de base se debilitaron y no se consiguió la principal demanda, lo que algunos sintieron como una derrota. Por otro, el núcleo activo del movimiento consigue consolidar un tipo de funcionamiento diferente al tradicional y comienza a profundizar debates que lo llevaron a transitar del 'passe libre' a la 'tarifa zero'. En esta primera etapa habían conseguido no sólo poner en pie un movimiento sin ningún apoyo institucional, sino también instalar el debate sobre la problemática del transporte en la sociedad.

En una ciudad como Brasilia (2,5 millones de habitantes), el MPL llegó a estabilizar un colectivo que oscilaba entre 40 y 80 personas. Después de 2006, en un período de siete años sin aumentos del precio de los pasajes, quedaron entre ocho y veinte en promedio. Realizaban tres tipos de actividades: 'acciones directas en la calle, estudiar e informar sobre el transporte colectivo y la movilidad urbana, con cortes de clase, raza y género, y presiones sobre los poderes públicos con propuestas de pasaje libre y tarifa cero' (Zibechi, 2013)

En la situación de reflujo que se instala a partir de 2006, 'el movimiento ingresó en un denso, y muchas veces tenso, proceso de reflexión, procurando entender qué había ´fallado´ en la lucha contra las tarifas' (Saraiva, 2010: 70). Desde el interior del MPL de São Paulo, por ejemplo, se sintió que el no haber podido frenar los aumentos de 2006 y la falta de propuestas sobre cómo continuar la lucha, tuvo un fuerte impacto interno: 'Los militantes se sintieron estafados, exhaustos, varias personas se apartaron y el movimiento entró en una larga fase de reestructuración' (Legume y Toledo, 2011). Ese período se extiende hasta 2010, con variaciones según regiones y ciudades.

La adopción del objetivo estratégico de la 'tarifa cero' fue apenas uno de los virajes del movimiento. Los demás irán en el mismo sentido: la profundización de su carácter popular y anticapitalista. Despegarse de la consigna de 'pasaje gratuito' fue también un modo de ir más allá del movimiento estudiantil para levantar una propuesta que involucra a toda la población. La formación de grupos de estudio y el asesoramiento de técnicos militantes como Gregori, le permitieron al MPL profundizar sus conocimientos sobre el transporte y la ciudad, comprender mejor las consecuencias políticas de la existencia de ciudades segregadas en lo espacial y racial, y asumir la inserción del movimiento en una larga historia de luchas y revueltas contra los aumentos de tarifas con expresiones notables entre 1974 y 1981 en Rio de Janeiro, São Paulo, la Baixada Flauminense, las ciudades satélites de Brasilia y Salvador (Filgueiras, 1981; Ferreira, 2008). Todo esto le permitió al MPL convertirse en referencia en el debate sobre el transporte y sobre el derecho a la ciudad que es el núcleo de la propuesta sobre la 'tarifa cero'.

Un segundo viraje tendrá repercusiones aún más profundas ya que se relaciona con el carácter de clase y con el modo de sentir las opresiones. En Brasilia, 'desde 2007 y 2008 el MPL cada vez hace más trabajos en las escuelas secundarias y los barrios de las periferias', reflexiona el militante Paíque Duques Lima (Zibechi, 2013). En São Paulo el MPL 'percibió que necesitaba diversificar sus frentes de actuación iniciando trabajo en algunas comunidades, con destaque en la Zona Sur', la más pobre de la ciudad (Legume y Toledo, 2011). Sin embargo, cuando comenzaron a trabajar en las periferias urbanas encontraron una población que resistía los desalojos por la especulación inmobiliaria y la Copa del Mundo de 2014, involucrada en asociaciones comunitarias, en partidos políticos, ONG y también en el tráfico de drogas. Como señala Duques desde Brasilia, 'el mismo camino hicieron los Comités Populares de la Copa' que 'empezaron a tener fuerza en las remociones de barrios

enteros' (Zibechi, 2013).

Esa opción implicó también cambios en la integración del movimiento. Si en São Paulo el trabajo en las periferias le otorgó mayor legitimidad al MPL, en Brasilia hubo un verdadera mutación de clase y de raza: mientras los fundadores eran jóvenes de clase media y media baja y la presencia de negros era excepcional, después de 2008 aparecen 'jóvenes oriundos de las ciudades en torno de Brasilia' (Guará, Taguatinga, São Sebastião, Ceilandia y Samambaia), de familias pobres y una mayor presencia de negros (Saraiva, 2010: 85). Es el tipo de personas que no encuentran 'su' lugar en una institución formal, sea un partido de izquierda, una entidad estudiantil o un sindicato.

La identidad del movimiento se expresa, desde este punto de vista, en el posicionamiento contra un conjunto de opresiones de clase, de género, de raza y, aunque no lo explicitan, también generacionales. En suma, un rechazo a todas las opresiones, lo que supone que en las actividades procuran evitar la clásica división del trabajo en función de los géneros y del color de piel. El MPL comienza a reflejar en su composición el compromiso con los más pobres, los negros, las mujeres y los que no tienen acceso al transporte y a la ciudad. Negros y pardos (o mestizos), sujetos a un mismo sistema de discriminación, se acercaron al movimiento por ver en él una interlocución con sus luchas y porque los negros que integraban el MPL participaban en las acciones del movimiento anti-racista.

Para 2010, cuando comienzan a reactivarse los movimientos urbanos, el MPL era una organización nacional implantada en las principales ciudades, con vínculos fluidos con otros movimientos, convertido en referencia en el debate sobre transporte y reforma urbana. Contaba con miles de militantes formados y experimentados que en cinco años realizaron cientos de acciones de calle (desde pequeños actos testimoniales hasta manifestaciones de 10 mil personas), volanteadas, ocupaciones de edificios públicos y de predios, tomas de terminales de autobuses, cortes de calles y autopistas, y contaban con medios de comunicación en los que se informaban cientos de miles de brasileños. Era un movimiento relativamente pequeño, pero en modo alguno marginal, como lo demuestra el hecho de que al lanzar la campaña Tarifa Zero en 2011 participaron personalidades tan conocidas como la ex alcaldesa de São Paulo, Luiza Erundina.

Las formas de acción trascendieron las fronteras del movimiento y fueron asumidas por otros grupos y movimientos que estaban haciendo un proceso similar. Duques reflexiona que 'la formación del MPL forjó una cultura de acción política que se desarrolló más allá de su propia lucha', porque su experiencia organizativa influyó a militantes involucrados en otro tipo de acciones no vinculadas al transporte público (Duques, 2013: 7).

Pensamos que este magnífico texto del compañero y amigo Raúl Zibechi sobre la interesante experiencia del MPL pone las palabras necesarias para un debate que creemos imprescindible. Los nuevos contextos sociales que dibuja el capitalismo postcrisis no parecen en absoluto mejores que aquellos de dónde venimos: el empobrecimiento se generaliza enmascarado en procesos de precarización más difundidos entre distintos grupos de población, menos territorializados en barrios o lugares concretos. Las luchas en este escenario deberían partir siempre de la premisa de la universalización de los derechos, así como de la ampliación de los mismos. Esto responde a una cuestión de justicia social, de empatía con las otras que también son nosotras. Pero también responde a la necesidad de crear luchas que sumen, que incluyan, que puedan vincular las distintas subjetividades y, sobre todo, que abran caminos hacia la emancipación de un sistema injusto y depredador.





Notas y referencias

1 Agradecemos a Raúl Zibechi el permiso para reproducir aquí los siguientes fragmentos de su texto "Brasil. Debajo y detrás de las grandes movilizaciones". Este texto forma parte del libro *Descolonizar la rebeldía. (Des) colonialismo del pensamiento crítico y de las prácticas emancipatorias*, publicado por Baladre/ Zambra.

2 Las referencias bibliográficas citadas por Raúl Zibechi se pueden encontrar en el mencionado libro Descolonizar la rebeldía.

¡Por la amnistía social ya!

(derogación inmediata de las leyes represivas)

Gentes de Baladre

En los últimos años, muchas personas hemos padecido sanciones (o estamos en la lista de espera) cuando, en defensa de nuestros derechos básicos (sanidad, educación, vivienda, libertad de expresión, de concentración, de huelga, de manifestación y por la dignidad humana) y forzadas por unas circunstancias de las que somos víctimas, hemos sufrido en nuestras carnes la rigurosidad de las leyes vigentes y la desproporcionada actuación de los cuerpos de seguridad del Estado.

El 15M, la PAH, las huelgas, las mareas y la ciudadanía en general han dirigido sus protestas contra las carencias que todas las personas padecemos y contra el sistema que las causa. Ante estas protestas "radicales" el poder ha respondido con la represión social y política: Represión de las personas desposeídas y excluidas, y represión de aquellas que protestan.

Desde finales de los años 80, la legislación (Ley Corcuera, Leyes de extranjería, Reformas laborales, etc.) ha ido restringiendo los derechos fundamentales hasta llegar a las últimas reformas (Ley mordaza, reforma del código penal, ley de seguridad privada) que dibujan un panorama en el que las libertades y el derecho a la protesta han quedado gravemente lesionados. Sabemos que con la aplicación de sus leyes, los de arriba protegen el robo de los bienes comunes y el genocidio de los pueblos. Nos matan... y cuando el pueblo responde lo reprimen; quieren que muramos en silencio.

La mayoría de las represaliadas durante estos años, y sobre todo desde el año 2007, son (somos) personas que deseamos una vida digna. Somos obreras, estudiantes, amas de casa, pensionistas, trabajadoras, que tan sólo pedimos lo que es nuestro: los medios para poder vivir una vida digna como corresponde al ser humano que somos. Medios existen en abundancia, pero nos son negados a la mayoría por leyes que legitima el expolio por parte de unos pocos.

Una solución excepcional para una situación crítica

No pedimos que nos perdonen por haber arriesgado nuestros sueldos y puestos de trabajo, nuestra seguridad e integridad física por lo que estamos sufriendo, No pedimos ni clemencia ni indultos, reclamamos y exigimos justicia social.

Por ello, lanzamos este llamamiento para exigir una AMNISTÍA SOCIAL:

- Para que cesen las represalias contra las personas, por el solo hecho de pedir el fin de los desahucios, buscar comida en las basuras, y un largo etcétera de despropósitos que avergüenza a cualquier persona con un mínimo de dignidad.
- Para que SE DEROGUEN DE FORMA INMEDIATA todas las LEYES REPRESORAS y sobre todo de las



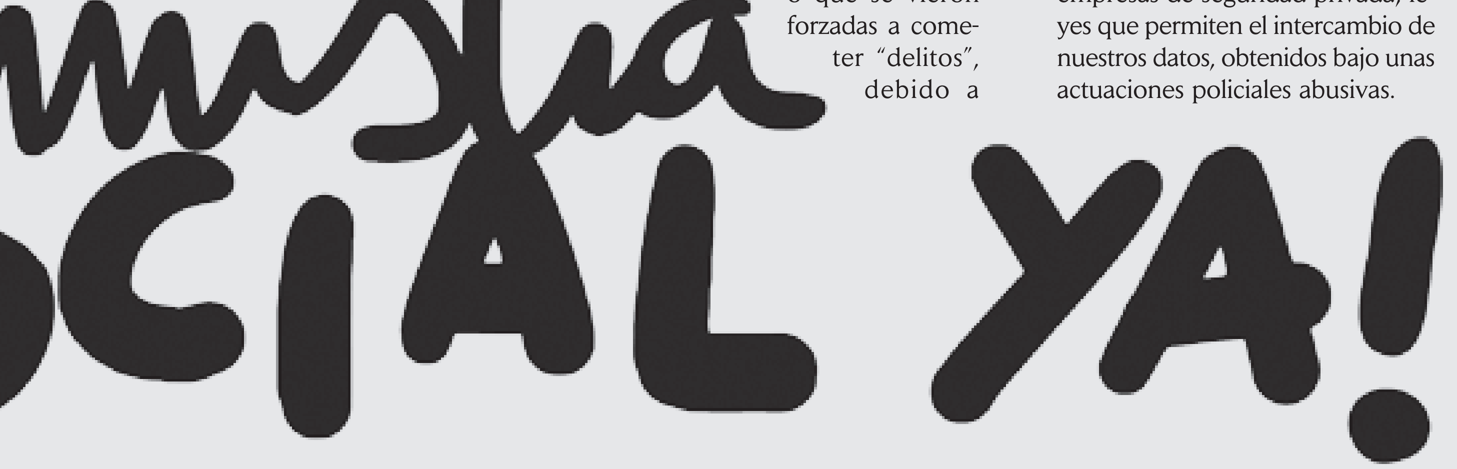
últimas legisladas (Reforma del Código Penal, Ley de Seguridad Ciudadana, Ley de Seguridad Privada) más conocidas como la TRIMORDAZA.

En concreto, la AMNISTÍA SOCIAL supone:

- La supresión de todas las causas abiertas en los juzgados, derivadas de acciones de protesta contra las políticas de recortes de derechos laborales y sociales.
- La supresión de todas las causas abiertas en los juzgados, derivadas de acciones de protesta contra las políticas de recortes de derechos laborales y sociales.
- La anulación de todos los procesos y expedientes sancionadores, derivados de la intervención gubernativa, en contra de manifestaciones en defensa de derechos democráticos reconocidos.
- La eliminación efectiva de todo cargo delictivo para quienes se enfrentaron a las intervenciones de la policía (en desahucios, huelgas generales y luchas sectoriales o individuales).
- La desaparición de toda ficha policial o antecedentes penales archivados, que se deriven de las justas protestas sociales llevadas a cabo, como consecuencia de la crisis económica.
- La reparación a las personas más afectadas por la represión (daños físicos o secuelas de otro tipo) y exigencia de responsabilidad a quienes ordenaron intervenciones desmedidas, arbitrarias o de abuso de poder de las fuerzas de seguridad del estado.
- La restauración de todos los derechos perdidos y cumplimiento íntegro de todos los Derechos Humanos, incluido el reconocimiento de los derechos de las personas migrantes, desplazadas por motivos económicos, sociales o políticos.. El Derecho a decidir.
- La libertad inmediata para las personas presas, que han sido víctimas de montajes policiales o que se vieron forzadas a cometer "delitos", debido a la extrema situación a la que nos ha arrastrado el actual modelo político y económico.
- La derogación de las ordenanzas que afectan a personas "sin techo" y que viven en la calle, así como aquellas que atañen a las que ejercen la prostitución. No podemos permitir la criminalización de personas que usan la calle para buscarse la vida.
- La derogación de las leyes que facilitan la cooperación de la policía con empresas de seguridad privada; leyes que permiten el intercambio de nuestros datos, obtenidos bajo unas actuaciones policiales abusivas.









la lletra A
ecologista
L·I·B·R·E
Pensamiento
Noviembre 2015
Editan:
CGT
www.cgt.es
BALADRE
www.coordinacionbaladre.org
ecologistas en acción
www.ecologistasenaccion.org